


3 1761 11650626 2



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506262>

A1
C27
182

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 1

Fascicule n° 1

Thursday, February 10, 1994
Wednesday, February 23, 1994

Le jeudi 10 février 1994
Le mercredi 23 février 1994

Chairperson: Stan Keyes

Président: Stan Keyes

38

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Organization meeting pursuant to Standing Order 106(1) and (2)

Séance d'organisation conformément à l'article 106(1) et (2) du Règlement

Pursuant to Standing Order 108(2), study of the mandate, management and operation of the Department of Transport

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du mandat, de l'administration et du fonctionnement du ministère des Transports

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Hon. Douglas Young
Minister of Transport

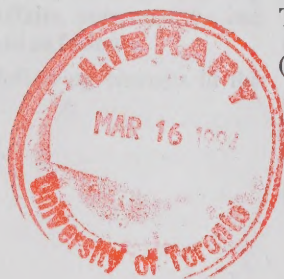
L'honorable Douglas Young
ministre des Transports

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Eleni Bakopanos
Gilbert Fillion
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Jake Hoeppner—(2)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Eleni Bakopanos
Gilbert Fillion
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Jake Hoeppner—(2)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

ORDERS OF REFERENCE

Extracts from the Votes and Proceedings of the House of Commons:

Tuesday, February 1, 1994

Mr. Milliken (Kingston and the Islands), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the First Report of the Committee, which was read as follows:

Your Committee recommends that the Standing Committees of this House be composed of the Members listed below:

TRANSPORT

Bakopanos
Comuzzi
Epp
Gouk
Fillion
Fontana
Guimond
Hubbard
Jordan
Keyes
Terrana—(11)

ATTEST

Friday, February 4, 1994

Mr. Milliken (Kingston and the Islands), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 2nd Report of the Committee, which was read as follows:

Your Committee recommends the following changes in the membership of Standing Committees:

TRANSPORT

Harris for Epp

ATTEST

Thursday, February 10, 1994

By unanimous consent, Mr. Milliken (Kingston and the Islands), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 3rd Report of the Committee, which was read as follows:

Your Committee recommends that the list of associate members for the Standing Committees be as follows:

TRANSPORT

Althouse
Hoepfner

ATTEST

ORDRES DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux de la Chambre des communes :

Le mardi 1^{er} février 1994

M. Milliken (Kingston et les Îles), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 1^{er} rapport du Comité, qui est lu comme suit :

Votre Comité recommande que les comités permanents de la Chambre soient composés des députés dont les noms figurent ci-après :

TRANSPORTS

Bakopanos
Comuzzi
Epp
Gouk
Fillion
Fontana
Guimond
Hubbard
Jordan
Keyes
Terrana—(11)

ATTESTÉ

Le vendredi 4 février 1994

M. Milliken (Kingston et les Îles), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 2^e rapport du Comité, qui est lu comme suit :

Votre Comité recommande les changements suivants dans la liste des membres des comités permanents :

TRANSPORTS

Harris pour Epp

ATTESTÉ

Le jeudi 10 février 1994

Du consentement unanime, M. Milliken (Kingston et les Îles), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 3^e rapport du Comité, qui est lu comme suit :

Votre Comité recommande que la liste des membres associés aux comités permanents figurent ci-après :

TRANSPORTS

Althouse
Hoepfner

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 10, 1994

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Eleni Bakopanos, Joe Comuzzi, Gilbert Fillion, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

The Clerk presided over the election of the Chairman.

On motion of Joe Fontana, seconded by Michel Guimond, it was agreed,—That Stan Keyes do take the Chair as Chairman of this Committee.

Dick Harris moved, seconded by Jim Gouk,—That we elect by secret ballots and then writing the name of the person we want as vice-chair on our ballots.

And the question being put on the motion, it was negatived.

Dick Harris moved,—That Jim Gouk be elected Vice-Chairman (Opposition) of the Committee.

And the question being put on the motion, it was negatived.

Gilbert Fillion moved,—That Michel Guimond be elected Vice-Chairman (Opposition).

And the question being put on the motion, it was adopted.

Jim Jordan moved, seconded by Joe Fontana,—That Joe Comuzzi be elected Vice-Chairman (Government).

And the question being put on the motion, it was adopted.

On motion of Joe Comuzzi, it was agreed,—That the Committee proceed to sit *in camera*.

The Committee proceeded to consider future business.

It was agreed,—That the Chair, the Vice-Chairs, Jim Gouk and Jim Jordan do compose the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

It was agreed,—That the Committee print the number of copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least four (4) Members be present, and that both Government and Opposition Members are present.

It was agreed,—That the Committee retain the services of one or more Research Officers from the Library of Parliament, as needed, to assist the Committee in its works, at the discretion of the Chairman.

It was agreed,—That David Cuthbertson be hired as Research Consultant to the Committee.

It was agreed,—That the Clerk of the Committee be authorized to distribute, in their original language, the documents received from the public and that the Clerk of the Committee ensure that such documents are translated and the translation distributed as promptly as possible.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 10 FÉVRIER 1994

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 36, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, pour organiser ses travaux.

Membres du Comité présents: Eleni Bakopanos, Joe Comuzzi, Gilbert Fillion, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Anna Terrana.

La greffière procède à l'élection du président.

Sur motion de Joe Fontana, appuyé par Michel Guimond, il est convenu — Que Stan Keyes soit élu président du Comité.

Dick Harris propose — Que le Comité procède par scrutin secret, et que les membres écrivent sur le bulletin de vote le nom du vice-président de leur choix.

La motion est mise aux voix et rejetée.

Dick Harris propose — Que Jim Gouk soit élu vice-président (pour l'opposition).

La motion est mise aux voix et rejetée.

Gilbert Fillion propose — Que Michel Guimond soit élu vice-président (pour l'opposition).

La motion est mise aux voix et adoptée.

Jim Jordan, appuyé par Joe Fontana — Que Joe Comuzzi soit élu vice-président (pour le gouvernement).

La motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Joe Comuzzi, il est convenu — Que le Comité déclare le huis clos.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu — Que le président, les deux vice-présidents, Jim Gouk et Jim Jordan, forment le Sous-comité du programme et de la procédure.

Il est convenu — Que le Comité fasse imprimer ses *Procès-verbaux et témoignages* suivant le nombre prescrit par le Bureau de régie interne.

Il est convenu — Que le président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et autoriser l'impression en l'absence de quorum, à la condition que quatre (4) membres du Comité soient présents, et que le gouvernement et l'opposition soient tous deux représentés.

Il est convenu — Que le Comité, s'il le juge à propos et à la discrétion du président, retienne les services d'au moins un attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, pour l'aider dans ses travaux.

Il est convenu — Que David Cuthbertson soit embauché comme consultant en recherche pour le Comité.

Il est convenu — Que le greffier soit autorisé à distribuer, dans la langue originale, les documents reçus du public, à en assurer la traduction et à la faire suivre dans les meilleurs délais.

It was agreed, — That, at the discretion of the Chair, reasonable travelling expenses, as per the regulation established by the Board of Internal Economy, be paid to witnesses invited to appear before the Committee, and that for such payment of expenses a limit of two (2) representatives per organization be established.

It was agreed, — That, during the questioning of witnesses at any meeting of this Committee, there be allocated ten (10) minutes for the first questioner of each party and that thereafter five (5) minutes be allocated to each subsequent questioner, and that the round of questioning by party be as follows: Official Opposition, third party, Government.

It was agreed, — That one (1) transcript of all *in camera* meetings be produced and kept in the Committee Clerk's office for consultation, and that all those transcripts be destroyed at the end of a session.

It was agreed, — That the Committee authorize the Chair, from time to time, as the need arises, to take, in conjunction with the Clerk of the Committee, the appropriate measures to provide lunches for the Committee and its Sub-Committees, for working purposes, and that the cost of these lunches be charged to the budget of the Committee.

At 11:18 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, FEBRUARY 23, 1994

(2)

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Acting Members present: Antoine Dubé for Gilbert Fillion; Paul Steckle for Eleni Bakopanos.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Appearing: The Hon. Douglas Young, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Jocelyne Bourgon, Deputy Minister.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee commenced consideration of the mandate, management and operation of the Department of Transport.

The Minister made an opening statement and, with the witness, answered questions.

At 4:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

Il est convenu — Qu'à la discrétion du président et conformément aux directives du Bureau de régie interne, les témoins invités à comparaître devant le Comité soient remboursés de leurs frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables et ce, à raison d'au plus deux (2) délégués par organisme.

Il est convenu — Que, lors de l'interrogatoire des témoins à toute réunion du Comité, dix (10) minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant, et que le premier tour se déroule dans cet ordre: opposition officielle, tiers parti, parti ministériel.

Il est convenu — Qu'une transcription de toutes les séances tenues à huis clos soit conservée au bureau du greffier pour consultation, et que tous les documents soient détruits à la fin de la session.

Il est convenu — Que le Comité autorise le président à prendre les dispositions nécessaires, avec l'aide du greffier, pour commander des repas, à l'occasion, pour les besoins des travaux du Comité et de ses sous-comités, et que les frais en soient imputés sur le budget du Comité.

À 11 h 18, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 23 FÉVRIER 1994

(2)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 38, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Antoine Dubé remplace Gilbert Fillion; Paul Steckle remplace Eleni Bakopanos.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Comparaît: L'hon. Douglas Young, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: Jocelyne Bourgon, sous-ministre.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité entreprend d'étudier le mandat, l'administration et le fonctionnement du ministère des Transports.

Le ministre fait une déclaration, puis lui-même et la témoin répondent aux questions.

À 16 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, February 10, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 10 février 1994

• 0938

The Clerk of the Committee: I call the meeting of the Standing Committee on Transport to order.

The purpose of the meeting is organization. The first order of business is to elect a chairman. I'm prepared to hear motions to that effect. I see a quorum, so in conformity with Standing Orders 106(1) and (2), your first item is to elect a chair.

Mr. Fontana (London East): I move that Stan Keyes be nominated as chair of the committee.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): J'appuie la motion.

The Clerk: It has been moved by Mr. Fontana and seconded by Mr. Guimond that Stan Keyes do take the chair of the committee as chairman.

Motion agreed to

The Chairman: Just before we begin, maybe I could make a brief statement to thank my colleagues. I consider it an honour to have been elected as chairman. Having served on this committee for the past five years, three of them as vice-chair, I want to say how much I've enjoyed the experience and the opportunity to be involved in some very interesting studies, such as high-speed rail and the future of the St. Lawrence Seaway.

• 0940

What I especially liked was the effort made by previous chairmen and all members to work together. It created an atmosphere of mutual respect and cooperation. On many days we parked our guns at the door and achieved consensus on some very challenging national transportation issues.

In talking with some past long-serving members of this committee, we've got a long tradition of collegiality and compromise to uphold, and I hope we can continue in that spirit.

From my experience, this committee is at its best when all members are expressing their views and opinions, so let's have open and frank discussion. Because committees are creatures of Parliament, we are masters of our own destiny. We're masters of our own agenda. We have the awesome responsibility to make a contribution to national transportation policy. The bottom line is that Canada's ability to compete in North American and world markets depends on a viable and efficient national transportation system. Our plate is full.

With that, we shall proceed to our first order of business.

La greffière du Comité: La séance du Comité permanent des transports est ouverte.

Il s'agit aujourd'hui d'une séance d'organisation. Le premier point à l'ordre du jour est l'élection d'un président. Je suis prête à entendre les motions à cette fin. Il y a quorum et en conformité de l'article 106(1) et (2) du Règlement, le choix d'un président est le premier sujet à l'ordre du jour.

M. Fontana (London-Est): Je propose la candidature de Stan Keyes pour occuper le poste de président du comité.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): I second the motion.

La greffière: Il est proposé par M. Fontana, appuyé par M. Guimond, que Stan Keyes assume la présidence du comité.

La motion est adoptée

Le président: Avant de commencer, j'aimerais dire quelques mots pour remercier mes collègues. Je suis très honoré d'avoir été élu président du comité. Après avoir siégé à ce comité au cours des cinq dernières années, dont trois en qualité de vice-président, je tiens à dire que j'ai beaucoup apprécié l'expérience que j'y ai acquise et la possibilité de participer à des études des plus intéressantes, notamment celles du train à grande vitesse et sur l'avenir de la voie maritime du Saint-Laurent.

J'ai particulièrement apprécié les efforts faits par mes prédécesseurs et tous les membres du comité en vue de collaborer. Cela crée une ambiance de respect réciproque et de collaboration. Bien souvent, nous avons laissé nos querelles à la porte et avons réussi à nous entendre sur des problèmes très épineux relatifs aux transports nationaux.

En discutant avec certains députés qui avaient une longue expérience de ce comité, nous avons instauré une tradition d'esprit collégial et de compromis et j'espère que nous pourrions poursuivre dans cette voie.

D'après mon expérience, notre comité est à son meilleur lorsque tous ses membres expriment leurs opinions et c'est pourquoi je recommande d'avoir des discussions libres et franches. Étant donné que les comités sont des émanations du Parlement, nous sommes maîtres de notre propre destinée. Nous sommes responsables de notre emploi du temps. Il nous incombe—et c'est une tâche énorme—de participer à l'élaboration de la politique nationale de transport. En un mot, la compétitivité du Canada sur les marchés nord-américains et mondiaux dépend d'un réseau de transport national rentable et efficace. Nous avons beaucoup de pain sur la planche.

Sur ce, passons au premier point à l'ordre du jour.

[Texte]

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I would like to say a few words. The government whip was asked in the House if all votes in the standing committee could be free, including votes for the positions of chairman and vice-chairs. When he was asked that question, Mr. Gagliano pointed out that there were already free votes in committees, and I hope that this vote will likewise be free, instead of how it used to be, when the whip would tell members who to vote for.

I would also like to point out that the minister is from Atlantic Canada, the parliamentary secretary is from London East, and the chairman is from Hamilton West. In Canada we have a great tradition under which there is a balanced representation from all regions of Canada and in cabinet with parliamentary secretaries and in committees. Western Canadians, one of which I am proud to be, are concerned about the responsibilities of this committee. I hope that a westerner could be given serious consideration for the position of vice-chair in order to uphold the tradition of regional representation.

Having said that, I would like to nominate Jim Gouk, a member of the Reform Party, for the position of vice-chair.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Harris.

Just a couple of points. I too am encouraged that we're covering off sea, rail, and air when it comes to the positions on the caucus. Beyond that, just as a point for yourself as well, it's okay to relax and sit when we speak to each other. Physically, also, we're closer to the microphones, so the interpretation can be carried out without a problem. We're all relaxed in this committee, so we can continue from there.

The chair recognizes the nomination of one member. Is there a second nomination?

Mr. Fontana: On a point of order, I'm not sure that we have arrived at the point in the agenda—

The Chairman: I wasn't either, to tell you the truth.

Mr. Fontana: —at which you call for nominations for vice-chair. I appreciate the comments made by Mr. Harris, but I'm not sure that we had arrived there. The chair had just made an opening statement, and hence I'm not sure we had got to that point in the agenda. Perhaps we could wait for the chair to announce what part of the agenda we're on and then we could accept motions in that order.

The Chairman: Thank you very much, Joe. We have a point of order from Mr. Fillion.

M. Fillion (Chicoutimi): J'invoque également le Règlement, monsieur le président.

J'ai cru comprendre, dans la déclaration du député du Parti réformiste, qu'il ne présentait pas de motion portant sur le vote à la vice-présidence, mais faisait plutôt une déclaration sur le principe du vote libre. Autrement, je serais intervenu pendant son discours, et ce, pour le ramener sur terre; car enfin, nous sommes en train de nommer l'exécutif du Comité des transports. Or, à ce moment-là, la question de la vice-présidence n'avait pas été soulevée. Et je crois qu'à la deuxième

[Traduction]

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): J'aimerais dire quelques mots. À la Chambre, on a demandé au whip du gouvernement si tous les votes qui ont lieu au comité permanent étaient libres, y compris ceux en vue de l'élection du président et du vice-président. Lorsqu'on lui a posé cette question, M. Gagliano a signalé que les votes étaient déjà libres au comité et j'espère que celui-ci le sera également, rompant ainsi avec la tradition selon laquelle le whip indiquait aux députés de son parti pour qui voter.

Je voudrais signaler également que le ministre vient de la région de l'Atlantique, le secrétaire parlementaire est originaire de London—Est et que le président vient de Hamilton—Ouest. Au Canada, la tradition veut qu'il y ait une représentation équilibrée de toutes les régions du pays, au Cabinet, grâce aux secrétaires parlementaires, ainsi qu'aux comités. Les Canadiens de l'Ouest, dont je suis fier de faire partie, s'intéressent vivement au mandat de notre comité. J'espère que vous envisagerez sérieusement de désigner un député de l'Ouest pour occuper le poste de vice-président, en vue de préserver la tradition de la représentation régionale.

Cela dit, je voudrais proposer la candidature de Jim Gouk, membre du Parti réformiste, pour le poste de vice-président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harris.

J'ai deux remarques à faire. Je me réjouis également que tous les modes de transport—maritimes, ferroviaires et aériens—soient représentés au sein du caucus. Cela dit, pour votre gouverne, je vous signale que nous pouvons fort bien parler librement entre nous. Sur le plan matériel, en outre, nous sommes plus près des microphones, de sorte que l'interprétation peut passer sans problème. Nous sommes tous très détendus dans ce comité et il continuera d'en être ainsi.

La présidence a reçu la candidature d'un député. Y en a-t-il une autre?

M. Fontana: J'invoque le Règlement. Je ne sais pas si nous en sommes arrivés au point de l'ordre du jour. . .

Le président: Moi non plus, à vrai dire.

M. Fontana: . . . où vous devez demander les mises en candidature pour la vice-présidence. Je comprends les observations de M. Harris, mais je ne pense pas que nous en soyons déjà là. La présidence vient de faire quelques remarques liminaires et je ne pense pas que nous soyons arrivés à cet article de l'ordre du jour. Il convient peut-être d'attendre que la présidence annonce où nous en sommes, après quoi nous pourrions recevoir des motions à cet effet.

Le président: Merci beaucoup, Joe. M. Fillion invoque le Règlement.

Mr. Fillion (Chicoutimi): I also have a point of order, Mr. Chairman.

If I understood the statement of the member from the Reform Party, he said he was not moving a motion on the election of a vice-chair, but that he was making a few comments on the principal of a free vote. Otherwise, I would have asked the floor during his statement in order to bring him back to reality. Indeed, we are in the process of nominating the executive of the Standing Committee on Transport. Now, at that time, the question of a vice-chair had not been raised. And I

[Text]

rubrique et après votre discours de remerciement, monsieur le président, il vous revenait le privilège d'annoncer l'ouverture des nominations pour les postes de vice-présidents.

● 0945

Je pense que nous aurions pu, selon votre désir, présenter quelqu'un.

Enfin, et toujours sur le même rappel au Règlement, je ne connais pas tellement la procédure, mais je vais demander à la greffière de nous renseigner sur ce que le Règlement prévoit quant aux droits de l'Opposition officielle en ce qui a trait à la vice-présidence de tous les comités.

The Chairman: Before we get any further, I want to mention that it's not without some degree of trepidation that I'm sitting here. There's a little bit of nervousness on my part as a new chairman of this committee—of any committee, frankly. I have only five years' experience, so you'll have to excuse me if I'm still a baby at this job.

I understand that a motion has been put to the floor, and the interventions by my colleagues concerning the position of vice-chair hadn't even been established before a motion was made. I'm not quite sure if I can accept the motion, because we didn't put the next order of business as yet.

As I mentioned before, I'd like to begin our first meeting, anyway, in a collegial sense, and if it's the will of Mr. Harris, for example, to say that he understands the situation and will pause on his motion so that we can read the Standing Orders and then proceed in like fashion. . .

Mr. Harris, is that your cooperative intervention I see coming our way?

Mr. Harris: Yes, Mr. Chairman. Certainly I'll pause, and I guess give notice that I intend to make that nomination.

The Chairman: I'll recognize you. I promise.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Chairman, what we need, though, is to describe to the people who haven't been on this kind of committee before just what the arrangement is—reference chairman, vice-chairman, and how the opposition parties fit into the total picture.

We got off to a flying start. Great. We have a new chairman for the committee, but from then on it should be described to us what the further needs are as far as vice-chairmen go and how they traditionally have been selected. I suppose they don't have to be done in that way. Then we'll have a direction in which to carry forth with further elections. I know how anxious we are to get going, but maybe we got too far ahead.

The Chairman: Okay. So we'll proceed now.

M. Fillion: J'ai une question concernant le fonctionnement du Comité. De quelle façon déterminez-vous l'ordre dans lequel les députés peuvent intervenir? Est-ce cette lumière-ci ou celle-là qui indique qui a la parole? Faut-il être très rapide?

[Translation]

think that under item 2 and after your word of thanks, Mr. Chairman, you had the privilege to announce that you were ready to receive motions for the election of vice-chairs.

I think that we could have, if you had asked us to, nominated someone.

Finally and still on the same point of order, I am not very familiar with the process but I will ask the clerk to tell us what the Standing Orders say about the rights of the official opposition regarding the position of vice-chair in committees.

Le président: Avant d'aller plus loin, je tiens à signaler que j'éprouve une certaine inquiétude en occupant ce fauteuil. Je suis un peu nerveux à l'idée d'être le nouveau président de notre comité—en fait, de n'importe quel comité, en toute franchise. Je n'ai que cinq ans d'expérience parlementaire et je vous demanderais donc de me pardonner si je suis encore un néophyte dans ce domaine.

Je crois comprendre qu'une motion a été proposée et que mes collègues n'avaient pas encore fait leurs interventions concernant les candidatures au poste de vice-président avant que la motion ne soit proposée. Je ne sais pas si je peux l'accepter car je n'avais pas encore annoncé le point suivant à l'ordre du jour.

Je le répète, je voudrais que cette première séance débute dans un esprit collégial et si notre collègue M. Harris, par exemple, souhaite dire qu'il comprend le problème et qu'il est prêt à reporter sa motion pour nous permettre de lire le Règlement, après quoi nous procéderons de la façon. . .

Monsieur Harris, êtes-vous en train de me dire que vous êtes d'accord?

M. Harris: Oui, monsieur le président. Je reporte volontiers ma motion et cela servira d'avis, je suppose, de mon intention de proposer cette candidature.

Le président: Je vous donnerai la parole, je vous le promets.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur le président, il nous faut toutefois expliquer aux députés qui n'ont jamais fait partie d'un comité auparavant comment les choses se passent: c'est-à-dire le président, le vice-président et le rôle que jouent les partis d'opposition dans le tableau total.

Nous sommes partis sur les chapeaux de roue. C'est très bien. Nous avons un nouveau président pour le comité mais à partir de là, il conviendrait de nous expliquer combien de personnes doivent être nommées à la vice-présidence et comment elles ont été élues par le passé. Je suppose que nous pouvons nous écarter quelque peu de la procédure, mais cela nous donnera une idée de la façon de procéder à l'élection des vice-présidents. Je sais que nous sommes très impatients d'aller de l'avant, mais il ne faudrait peut-être pas mettre la charrue devant les boeufs.

Le président: Très bien. Nous allons le faire maintenant.

Mr. Fillion: I have a question regarding the way this committee works. How do you go about deciding in what order members have the floor? Is it this light or that one that shows who has been recognized? Does one have to be really quick?

[Texte]

[Traduction]

The Chairman: No, actually we shall get into—

M. Fillion: Quelle est la procédure véritable pour obtenir le droit de parole?

The Chairman: I understand. We're all going through a learning experience here today. Mr. Fillion, first there was the election of the chairperson, and Standing Order 106(2) states that each standing or special committee shall elect a chair and two vice-chairmen, of whom two shall be members of the government party, usually the chairman and the vice-chairman, and then the third member in the opposition as a second vice-chair.

After having done that order of business, we shall proceed to some routine motions in camera to decide on, for example, hearing of witnesses, publishing of minutes, and those kinds of things. Before we get to the motions to discuss the business of how the committee operates, as far as who is recognized is concerned, it's usually just the chair who decides. If the chair is in consultation with someone else, then the committee clerk will keep a running list of who had their hands up. It's much like a caucus meeting, where the chairman recognizes the members from the floor, puts them on a list, and then. . .

Also, later in motions we'll determine a speaking order vis-à-vis witnesses. When the witnesses appear before us as a committee, there's an order in which questions come from the floor. That will be discussed a little bit later this morning, after we shall have elected our vice-chairmen.

● 0950

If we can proceed, the next order of business is—

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Mr. Chairman, would it be appropriate at this time to ask that if there is going to be more than one candidate for the various vice-chairs it will be a secret ballot?

The Chairman: I'm in the hands of this committee. Maybe a discussion could ensue on that point, because it is consensus-build-time.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I believe the Standing Orders have already indicated that the first vice-chair has to be a government member. Then the second vice-chair needs to be one in opposition.

Why don't we deal with the first vice-chair on the government side? There may or may not be competition among our members for the position of vice-chair. Having disposed of that one, then we will listen to the nominations from the opposition for the position of second vice-chair.

If all four of you decide to run for vice-chair, then we might want to discuss how we might be able to do that; but at this point in time it might be the logical order for us to deal with the first vice-chair, who has to be a government member.

Mr. Guimond: The position of the official opposition on the secret ballot is that we are here to represent some people and we represent our party. I think we are able to show our position publicly. We are against a secret ballot.

Le président: Non, en fait nous aborderons. . .

Mr. Fillion: What is the formal procedure to be recognized?

Le président: Je comprends. Nous sommes tous plus ou moins en train de faire nos premières armes aujourd'hui. Monsieur Fillion, nous avons tout d'abord procédé à l'élection du président, et, en vertu de l'article 106(2) du Règlement, chacun des comités permanents et spéciaux élit un président et deux vice-présidents, dont deux parmi les députés du parti ministériel et un parmi les députés de l'opposition.

Après avoir réglé cette question, nous continuerons de siéger à huis clos pour adopter certaines motions courantes concernant, par exemple, l'audition des témoins, la publication des procès-verbaux et autres choses du même genre. Avant d'en arriver aux motions concernant le fonctionnement du comité, en ce qui concerne le droit de parole, c'est généralement le président qui décide. Si la présidence est occupée par d'autre chose, c'est alors la greffière qui tient une liste des députés qui ont levé la main. C'est un peu comme lors des réunions de caucus, où le président donne la parole aux députés présents, les inscrit sur une liste et ensuite. . .

En outre, lorsque nous en serons aux motions, nous établirons un ordre de parole lors de l'audition des témoins. Lorsque les témoins comparaissent devant notre comité, il y a un ordre à respecter pour leur poser des questions. Nous en parlerons un peu plus tard dans la matinée, lorsque nous aurons élu nos vice-présidents.

Si nous pouvons poursuivre, le point suivant à l'ordre du jour est. . .

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Monsieur le président, le moment est-il opportun pour demander si, au cas où il y aura plusieurs candidats au poste de vice-président, nous allons voter par scrutin secret?

Le président: Je m'en remets au comité. Nous pourrions peut-être discuter de votre proposition, puisque nous voulons agir par consensus.

M. Fontana: Monsieur le président, le Règlement de la Chambre stipule que le premier vice-président doit être choisi parmi les députés du parti ministériel et le deuxième parmi les députés de l'opposition.

Pourquoi ne pas élire en premier lieu le vice-président ou la vice-présidente du parti ministériel? Il n'y aura peut-être pas de rivalité entre les nôtres pour occuper ce poste. Après avoir réglé cette élection, nous pourrions passer aux mises en candidature des députés de l'opposition pour le poste de deuxième vice-président.

Si nos quatre collègues d'en face décident d'être candidats à la vice-présidence, il y aura peut-être lieu de discuter de la meilleure façon de procéder; mais pour le moment, il semble logique d'élire d'abord le premier vice-président, qui doit être choisi parmi les députés ministériels.

M. Guimond: En tant que représentants de l'opposition officielle, notre position au sujet du scrutin secret est la suivante: nous sommes ici pour représenter certaines personnes et notre parti. Nous sommes en mesure de prendre publiquement position et c'est pourquoi nous nous opposons à l'idée du vote secret.

[Text]

It is a question of tradition, too. I'm a lawyer and I know there is the law, and the tradition in common law is important, too. It's the way the committees have been run since 1867. This is why we are against a secret ballot.

The Chairman: I'm going to take the advice of Mr. Fontana. There will be no secret ballot, I think, on the election of the first vice-chair.

Mr. Harris: If I may correct Mr. Fontana, the Standing Orders do not distinguish between the first and second vice-chairs, stating only that two members of the board of chairs must come from the government and one must come from the opposition. It does not state that the first vice-chair must be a member of the governing party.

The Chairman: I only read Standing Order 106(2). Mr. Harris, do you have your Standing Orders book with you, by any chance?

The Clerk: I do. Why don't you read it right from the book?

The Chairman: Right from the book:

Each standing or special committee shall elect a Chairman and two Vice-Chairmen,

—it should say "chairperson", but we're catching up in the book—

of whom two shall be Members of the government party and the third a Member in opposition to the government. . .

So we have taken one of the government members already, and now the second government member has to be positioned. Since there are only two vice-chairmen and not another chairman's post to be elected to, it only follows logically that the next person to be elected is a vice-chairman of this committee coming from the government ranks.

Mr. Gouk: On a point of order, is there a distinction between the first vice-chairman and the second vice-chairman—

The Chairman: No.

Mr. Gouk: —or is there simply the chairman?

The Chairman: No distinction.

Mr. Boudria (Glengarry—Prescott—Russell): It's just that you elect one before the other. There is no distinction.

The Chairman: I will entertain a motion, then, from members on the vice-chairman.

Mr. Harris: On a point of order, last Friday at the organization meeting of the Standing Committee on Environment and Sustainable Development, two motions to elect were on the table and the chair, Mr. Caccia, instructed the members of the committee to write down the name of the member they wanted as vice-chair on a secret ballot.

• 0955

I've also found something very interesting. At an organizational meeting for the consumer and corporate affairs committee in the last Parliament, Mr. Boudria raised the following point of order on May 30, 1991:

[Translation]

C'est également une question de tradition. En tant qu'avocat, je sais qu'il y a d'une part le droit et, de l'autre, la tradition qui en common law est aussi importante. C'est de cette façon que fonctionnent les comités depuis 1867. C'est pourquoi nous sommes opposés à la tenue d'un scrutin secret.

Le président: Je vais prendre conseil auprès de M. Fontana. Il n'y aura pas de vote secret, je suppose, pour élire le premier vice-président.

M. Harris: Si vous me permettez de corriger les propos de M. Fontana, le Règlement n'établit pas de distinction entre le premier et le deuxième vice-président, mais il stipule seulement que dans le groupe de trois que composent le président et les vice-présidents, deux députés doivent être du parti ministériel et un de l'opposition. Il n'y est pas dit que le premier vice-président doit être un député du parti au pouvoir.

Le président: Je lis simplement l'article 106(2) du Règlement. Monsieur Harris, avez-vous votre Règlement sous les yeux, par hasard?

La greffière: Moi je l'ai. Pourquoi ne pas lire le texte exact du Règlement?

Le président: Voici ce qui est stipulé:

Chacun des comités permanents et spéciaux élit un président et deux vice-présidents,

—il faudrait plutôt parler de «vice-présidence», mais nous sommes en train de modifier le Règlement à cet égard—

dont deux parmi les députés du parti ministériel et un parmi les députés de l'opposition.

Par conséquent, nous avons déjà choisi l'un des membres du parti ministériel et il faut maintenant désigner le deuxième. Puisqu'il n'y a que deux postes de vice-présidence et pas d'autre président à élire, il s'ensuit logiquement que la prochaine personne à élire sera un vice-président ou une vice-présidente de notre comité représentant le parti ministériel.

M. Gouk: J'invoque le Règlement. Y a-t-il une distinction entre le premier et le deuxième vice-président. . .

Le président: Non.

M. Gouk: . . . ou y a-t-il seulement le président?

Le président: Il n'y a aucune distinction.

M. Boudria (Glengarry—Prescott—Russell): C'est simplement qu'il faut en élire un avant l'autre. Il n'y a pas de distinction.

Le président: Je suis prêt à recevoir une motion pour l'élection du vice-président.

M. Harris: J'invoque le Règlement. Vendredi dernier, lors de la séance d'organisation du Comité permanent de l'environnement et du développement durable, deux motions pour élire des vice-présidents ont été déposées; le président du comité, M. Caccia, a demandé aux membres du comité d'inscrire sur une feuille de papier le nom du candidat qu'ils souhaitaient voir élire au poste de vice-président et de procéder par vote secret.

J'ai également trouvé quelque chose de très intéressant. Lors d'une séance d'organisation du Comité des consommateurs et des sociétés, pendant la dernière législature, M. Boudria a fait le rappel au Règlement suivant le 30 mai 1991.

[Texte]

I have a point of order. Someone will have to brief me here. I have never yet heard of an electoral process where the candidates were voted on one at a time.

Later in the same meeting the clerk said:

We will be distributing ballots and we will ask you to write the name of the member you want as chair. As you know, there are Alan Redway and Felix Holtmann.

Mr. Chairman, I move that we elect by secret ballot, by distributing ballots and then writing the name of the person we want as vice-chair on them.

The Chairman: While I respect the decision made by any other caucus chairman of any other committee, this is the transport committee. The transport committee is the master of its own destiny and the master of its own agenda, and I think we can make our decisions. Yes, we'll keep an eye on the occurrences at other committees, but at the same time I think we can strike out on our own and do what we feel is the right thing to do for our committee.

You have put forward a motion, which is to hold a secret ballot, as I understand it. Have you got your motion written down? Maybe you can assist the clerk by repeating it for us, and we'll second the motion and then we'll have a vote on whether or not we shall have a secret ballot.

Is that acceptable to members of the committee?

Mr. Guimond: I suggest a show of hands on this.

The Chairman: Yes, absolutely — a show of hands on the motion as to whether or not we shall have a secret ballot.

Did you want to reread your motion, Mr. Harris, and then we'll have a seconder.

Mr. Harris: Yes, Mr. Chairman. I move that we elect by secret ballot, by distributing ballots and then writing the name of the person whom we want as vice-chair on our ballots.

Mr. Gouk: I second that motion.

Mr. Fontana: Are you going to vote by secret ballot on this motion, too?

The Chairman: No. By the way, the chairman votes only if there's a tie.

Motion negatived

M. Fillion: En sommes-nous rendus à l'élection de la vice-présidence?

The Chairman: Yes, we're now at that point.

M. Fillion: Je propose que M. Michel Guimond soit élu vice-président du Comité.

Est-ce que je peux proposer également le deuxième?

The Chairman: No. Each has to be put forward one at a time. I'm letting this one go because you asked me a question, which I answered, and then you proceeded with your nomination for a vice-chair.

[Traduction]

J'en appelle au Règlement. Il faudrait que quelqu'un m'explique ce qui se passe. C'est la première fois que j'entends parler d'une élection au cours de laquelle on vote pour chacun des candidats à tour de rôle.

Plus tard au cours de la même réunion, la greffière a déclaré ceci:

Nous allons distribuer les bulletins de vote et demander à chacun d'entre vous d'inscrire le nom de celui à qui vous voudriez voir confier la présidence. Les deux candidats en lice sont Alan Redway et Felix Holtmann.

Monsieur le président, je propose que nous votions par bulletin secret: qu'on nous distribue des bulletins et nous y indiquerons le nom de la personne à qui nous voulons voir confier la vice-présidence.

Le président: Même si je respecte la décision prise par le président d'un autre comité représentant un autre parti, nous sommes ici au Comité des transports. Le Comité des transports est maître de sa propre destinée et responsable de son emploi du temps et je pense que c'est à nous de prendre nos décisions. Bien sûr, nous pouvons toujours surveiller ce qui se passe aux autres comités, mais en même temps, nous pouvons prendre nos propres décisions et opter pour ce qui nous paraît être la meilleure façon de procéder pour notre comité.

Vous avez proposé une motion prévoyant un vote par bulletin secret, sauf erreur. Avez-vous rédigé le texte de votre motion? Vous pourriez peut-être aider la greffière en nous la relisant; il faudra un comotionnaire et ensuite, nous voterons pour savoir si nous devons ou non procéder par bulletin secret.

Cela convient-il aux membres du comité?

M. Guimond: Je propose de voter à main levée.

Le président: Oui, bien entendu: nous votons à main levée sur la motion pour savoir si nous allons ou non voter à bulletin secret.

Voulez-vous répéter votre motion, monsieur Harris, et nous demanderons un comotionnaire.

M. Harris: Oui, monsieur le président. Je propose que nous élisions un vice-président par bulletin secret, en distribuant un bulletin et en y indiquant le nom de la personne à qui nous voulons voir confier la vice-présidence.

M. Gouk: J'appuie la motion.

M. Fontana: Allez-vous voter par bulletin secret sur cette motion également?

Le président: Non. Au fait, le président ne vote que s'il y a partage des voix.

La motion est rejetée

Mr. Fillion: Are we now on the election of a vice-chair?

Le président: Oui, nous en sommes là.

Mr. Fillion: I move that Mr. Michel Guimond be elected vice-chairman of the committee.

Could I move also the second motion?

Le président: Non. Il faut en élire un à la fois. Je vous ai laissé faire car vous m'avez posé une question, à laquelle j'ai répondu, et vous avez ensuite proposé votre candidat pour la vice-présidence.

[Text]

I'll recognize that vice-chair. There's a motion on the table now. Do we have a seconder?

Mr. Harris: On a point of order, I had given notice earlier of a—

The Chairman: Of a motion from the floor on the chairmanship.

Mr. Harris: Yes.

The Chairman: That's correct; there was a motion from the floor.

Mr. Fillion, your intervention is taken, but as you'll remember, a bit earlier we had a motion from Mr. Harris on the floor and he was cooperative enough to remove it until we had a discussion about other matters, as well as the secret ballot. Would you mind if we went ahead with his motion first, and then I'll entertain your motion, and then we'll entertain a third motion, or more if there are more—in the air of cooperation in the committee?

• 1000

M. Fillion: Monsieur le président, et ceci n'est dit que dans un esprit de collaboration, j'avais invoqué le Règlement lorsque le député a présenté sa motion, car il avait ajouté un préambule portant sur le vote secret. Or, il y avait donc deux questions de poser en même temps. À ce moment-là, il nous était très difficile de savoir laquelle était devant le Comité. L'ordre du jour portant sur l'élection à la vice-présidence n'ayant pas encore été mis en délibération, je ne comprends pas pourquoi vous avez accepté cette motion-là.

The Chairman: I take the hon. member's suggestion and intervention. If you don't mind, the chairman is going to make a decision on this one.

Mr. Gouk: Mr. Chairman, I have a point of order.

The Chairman: I think we're going to come back to Mr. Harris' motion, which was so graciously pulled back so we could have a full discussion. I'm going to entertain Mr. Harris' motion first, and then I'll entertain Mr. Fillion's motion second, and then any subsequent motions.

Mr. Harris, can you give us your motion on the vice-chairman of the committee?

Mr. Harris: Yes, Mr. Chairman, and thank you.

I would like to propose the name of Jim Gouk for the position of vice-chairman.

The Chairman: We have Mr. Gouk's name as the vice-chairman.

Is there a point of order here?

Mr. Guimond: No. I will have a nomination, too.

The Chairman: We'll go right to the vote, then.

Mr. Guimond: We'll have another one?

The Chairman: Oh yes, we'll have many if it's the will of this committee to continue the vote for vice-chairman. We won't do it on a motion just yet, Mr. Guimond. What we'll do is come with one motion at a time, yea or nay. We'll vote on each chairman, yes or no.

[Translation]

J'accepte cette candidature. Une motion a été proposée. Quelqu'un appuie-t-il la motion?

M. Harris: J'invoque le Règlement. J'avais donné avis plus tôt de... .

Le président: D'une motion concernant le choix d'un vice-président.

M. Harris: Oui.

Le président: C'est exact; une motion a été proposée par un membre du comité.

Monsieur Fillion, je tiens compte de votre intervention mais, vous vous en souvenez sans doute, M. Harris avait proposé plus tôt une motion et il a eu la gentillesse de la retirer en attendant que nous discutons d'autres questions, ainsi que du scrutin secret. Voyez-vous un inconvénient à ce que nous mettions d'abord aux voix sa motion, après quoi nous voterons sur la vôtre et nous pourrions ensuite recevoir une troisième motion ou plus encore le cas échéant—dans un esprit de collaboration?

Mr. Fillion: Mr. Chairman, in a spirit of cooperation, I was recognized on a point of order when the member moved his motion because he had added to it a preamble on secret ballot. There were therefore two questions being asked at the same time. At that time, it was very difficult to know which motion was before the committee. The order of business concerning the election of vice-chair having not been called yet, I do not understand why you received that motion.

Le président: Je prends note de la suggestion et de l'intervention du député. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, le président va trancher la question.

M. Gouk: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Je pense que nous allons en revenir à la motion de M. Harris qu'il a eu la générosité de retirer pour nous permettre de clore notre débat. Je vais donc mettre aux voix en premier la motion de M. Harris, suivie de celle de M. Fillion, et de toutes les autres qui seront présentées par la suite.

Monsieur Harris, pouvez-vous nous répéter votre motion portant l'élection à la vice-présidence du comité?

M. Harris: Oui, monsieur le président, et je vous remercie.

Je voudrais proposer que Jim Gouk soit élu vice-président du comité.

Le président: Nous avons la candidature de M. Gouk au poste de vice-président.

S'agit-il d'un rappel au Règlement?

M. Guimond: Non, j'ai également une mise en candidature.

Le président: Nous allons passer directement au vote, dans ces conditions.

M. Guimond: Il y en aura un autre?

Le président: Oui, nous pouvons voter à maintes reprises si le comité souhaite continuer à voter pour la vice-présidence. Nous n'en sommes pas encore arrivé à la motion, monsieur Guimond. Nous allons voter sur une motion à la fois, par oui ou par non. Nous voterons pour l'élection de chaque président, par oui ou par non.

[Texte]

All those in favour of the motion put by Mr. Harris to have Mr. Gouk as a vice-chairman?

Motion negatived

M. Fillion: Je propose que M. Michel Guimond soit élu vice-président du Comité.

Motion agreed to

The Chairman: Congratulations, Mr. Guimond, first vice-chairman or second vice-chairman—one of the vice-chairman.

Mr. Jordan: I'd like to put forward the name of my colleague Joe Comuzzi as one of the two vice-chairman of the committee. He is an experienced member of Parliament and an experienced member of this committee. It's a pleasure to put forth Mr. Comuzzi's name to be the government's vice-chairman or one of the two vice-chairman, whichever way you want to put it.

Mr. Fontana: I second that nomination.

Motion agreed to

The Chairman: The next order of business for the committee is to proceed to routine motions. These are the motions I spoke of earlier having to do with composition of the steering committee, presentation of evidence, witnesses, order of questioning, etc.

Again, I'm in the hands of the committee at this point. Sometimes these matters are discussed in camera so we can have an open, frank discussion without having to broadcast all the details, or you can have it out on the airwaves. Frankly, with the business of this committee, the airwaves might be better served somewhere else.

Mrs. Bakopanos (Saint-Denis): I would just like to excuse myself. I have another committee at the moment, House affairs, so will you excuse me?

The Chairman: Certainly.

[Proceedings continue in camera]

Wednesday, February 23, 1994

• 1537

The Chairman: I'd like to call the meeting of the Standing Committee on Transport to order.

Before us today is the Minister of Transport, who we'd like to thank for rearranging his hectic schedule to be before us. He'll give us a brief statement, which will be followed by a group of questions from members of the committee. Mr. Minister, welcome.

I'd like to introduce to members of the committee the Deputy Minister of Transport, Jocelyne Bourgon. Thank you for coming to our committee.

Mr. Minister.

[Traduction]

Tous ceux qui sont pour la motion de M. Harris proposant la nomination de M. Gouk au poste de vice-président?

La motion est rejetée

Mr. Fillion: I move that Mr. Michel Guimond be elected vice-chairman of the committee.

La motion est adoptée

Le président: Félicitations, monsieur Guimond, pour votre nomination au poste de premier ou deuxième vice-président, en tout cas l'un des deux.

M. Jordan: J'aimerais proposer le nom de mon collègue Joe Comuzzi pour occuper le poste de deuxième vice-président du comité. C'est un député chevronné qui a une longue expérience de notre comité. Je suis heureux de proposer la candidature de M. Comuzzi pour assumer la vice-présidence au nom du parti ministériel ou pour occuper l'un des deux postes de vice-président, quelle que soit la formule qui vous plaise le mieux.

M. Fontana: J'appuie cette candidature.

La motion est adoptée

Le président: Le point suivant à l'ordre du jour est l'adoption des motions courantes. Il s'agit des motions dont j'ai parlé plus tôt qui portent sur la composition du comité directeur, la présentation des témoignages, l'audition des témoins, l'ordre des questions, etc.

Encore une fois, je m'en remets au comité. Parfois, les membres des comités discutent de ces questions à huis clos, ce qui leur permet de tenir une discussion libre et franche sans que tous les détails en soient radiodiffusés; ou au contraire, tout peut être retransmis; en toute franchise, en ce qui concerne les travaux de notre comité, je crois que l'on pourrait utiliser les ondes hertziennes à bien meilleur escient.

Mme Bakopanos (Saint-Denis): Je voudrais simplement vous demander de m'excuser. Je dois assister à une autre réunion de comité, celle des affaires de la Chambre. Puis-je partir?

Le président: Bien entendu.

[La séance se poursuit à huis clos]

Le mercredi 23 février 1994

Le président: La séance du Comité permanent des transports est ouverte.

Nous avons comme témoin aujourd'hui le ministre des Transports, que nous tenons à remercier d'avoir réorganisé son horaire très chargé afin de venir au comité. Il nous fera une brève déclaration, qui sera suivie de questions de la part des membres du comité. Bienvenue, monsieur le ministre.

Je tiens à présenter aux membres du comité la sous-ministre des Transports, M^{me} Jocelyne Bourgon. Merci d'être venue.

Monsieur le ministre.

[Text]

Hon. Douglas Young (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Let me first tell you that I'm very pleased to be here. I want to congratulate you, Mr. Chairman, on your election to this very important role. I know it will be useful in the months to come to have a committee looking at many of the problems we'll have to face. I hope all members of the committee will be able to better understand, as I have come to understand, the many serious problems facing transportation in Canada generally.

Je veux remercier le Comité de m'avoir invité dès le début de ses travaux.

[Translation]

L'honorable Douglas Young (ministre des Transports): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi d'abord de vous dire que je suis très heureux d'être ici. Je tiens à vous féliciter, monsieur le président, de votre élection à cette fonction très importante. Je sais qu'il sera très utile dans les mois à venir d'avoir un comité qui examinera bon nombre des problèmes auxquels nous devons faire face. J'espère que tous les membres du comité en viendront à mieux comprendre, comme je l'ai fait moi-même, les nombreux et graves problèmes auxquels le secteur des transports au Canada est confronté.

I'd like to thank the committee for inviting me right at the start of its work.

• 1540

Les défis auxquels le Canada doit faire face, dont toute une gamme de dossiers dans le domaine du transport, sont très évidents. J'espère qu'on pourra travailler ensemble et que le travail du ministère sera facilité grâce à la contribution des membres de ce Comité.

Je veux prendre quelques minutes pour faire un survol des choses qui nous préoccupent pour le moment. Je suis certain que plusieurs des membres du Comité auront des questions à poser. Pour ma part, je veux présenter au Comité l'objectif du ministère et du gouvernement. Nous voulons élaborer, en consultation avec tous les intéressés, une stratégie pour intégrer tous les éléments, aériens, marins ou de surface, du système de transports au Canada.

À première vue, cela peut sembler assez simple et même logique. Cependant, après avoir passé trois ou quatre mois au ministère, je constate, et je crois que la plupart des gens qui s'y connaissent dans le domaine seraient d'accord avec moi, que cette intégration n'est pas faite et sera très, très difficile à accomplir. Les restrictions budgétaires, la réalité géographique, la démographie du Canada, les services auxquels nos citoyens sont maintenant très habitués, tous ces éléments vont nous rendre la tâche très difficile.

Mr. Chairman, the whole notion of a national integrated transportation system springs to mind so easily that one would feel we should be confident in a sophisticated country like Canada, with all of the technology, the knowledge, the experience we have, that we should be able to achieve it. I think just to begin the process is a challenge of and by itself. I look forward to the input of this committee in looking at, for example, the level of expectation in the country. How can we expect to deal legitimately and logically, taking into account Canadian taxpayers as well as Canadians' needs, and to think historically on the basis of, for example, CN, CP, and VIA, just to use those three as an example?

There is no doubt in my mind that Sir John A. Macdonald and Pierre Berton and others would have quite a different view of what CN, CP, and VIA passenger rail means to Canada today from what I do. As essential as they were historically and as essential as they are in terms of the transportation of freight, particularly today in the case of the railroads, I think the time has come to look at all of this in a very different light. It's not time for nostalgia; it's not time for history. It's not time to

The challenges that Canada must face, including a whole range of issues relating to transportation, are very obvious. I hope we can work together and that the Department's task will be made easier because of the contribution of the members of this committee.

I'd like to take a few minutes to give you an overview of the issues that concern us at the moment. I'm sure that several members of the committee will have questions. As for me, I wish to set out for the committee the goal of the department and the government. We want to develop, in consultation with all stakeholders, a strategy to integrate all elements of the transportation system in Canada, that is air, marine and surface transportation.

At first glance, it may seem rather easy and even logical. However, after three or four months at the department, I realize, and I believe most people who are knowledgeable in the field would agree with me, that this integration is far from being achieved and will be very very difficult to accomplish. The fiscal restraints, the demographics of Canada, the services to which our citizens have now become accustomed, all these factors combine to make our task very difficult.

Monsieur le président, l'idée d'un réseau national de transport intégré vient si facilement à l'esprit qu'on a l'impression que nous devrions être sûrs de pouvoir la réaliser, dans un pays aussi avancé que le Canada, étant donné toute la technologie, les connaissances et l'expérience que nous possédons. À mon avis, entreprendre simplement le processus constitue un défi en soi. J'ai hâte de connaître l'opinion des membres du comité au sujet, notamment, du niveau des attentes de la population du pays. Quelles mesures légitimes et logiques pouvons-nous prendre, en tenant compte à la fois des besoins des contribuables et des citoyens canadiens et de l'héritage du passé qui nous a légué CN, CP et VIA, pour ne citer que ces trois exemples.

Je suis persuadé que Sir John A. Macdonald, Pierre Berton et d'autres auraient une opinion tout à fait différente de la mienne quant à la signification du CN, du CP et du service voyageur VIA pour le Canada aujourd'hui. En dépit de leur contribution essentielle à notre histoire et de leur contribution actuelle en ce qui concerne le transport des marchandises, en particulier de nos jours dans le cas des chemins de fer, je pense que le temps est venu d'examiner toute cette question sous un

[Texte]

think about whether or not the train runs through our backyard or down main street. It's a question of what we need to move people and goods efficiently and effectively in Canada.

CN and CP have played enormous roles. We won't go into all of that, but what role do they play now? What do we want from a rail service? The St. Lawrence Seaway, CN Marine, ferry services, ice-breaking services, search and rescue—what were they 25 years ago? What were they 50 years ago? What are they now? What should they be in 10, 15 years? What do we need, what can we afford, and how best can we get there? Those are some of the questions.

In the airline industry it's quite a different situation. In the airline industry, as difficult as the situation was in terms of our two national airlines, everyone understood that regardless of the outcome of that particular exercise, within days of any major financial disaster occurring airlines would be popping up in the country; planes would be flying and passengers would be moved, domestically as well as internationally. The airlines are still a very viable industry in the sense of the technology that's available and the consumers' needs.

When we get into other areas, such as, as I said, the seaway, CN, CP, and VIA, we're going to have to be very, very careful because of the cost involved and the ability of the taxpayer to absorb those costs.

[Traduction]

jour très différent. Ce n'est pas le temps d'être nostalgique, de penser à l'histoire. Ce n'est pas le temps de se demander si le train passera derrière chez nous ou dans la rue principale de notre ville. Il faut nous demander de quoi nous avons besoin pour transporter les voyageurs et les marchandises d'une manière efficace et efficace au Canada.

Le CN et le CP ont joué un rôle extraordinaire par le passé. Nous n'en parlerons pas maintenant, mais quel est leur rôle aujourd'hui? Qu'attendons-nous des services ferroviaires? La voie maritime du St-Laurent, CN Marine, les services de traversiers, les services de brise-glace, les services de recherche et de sauvetage—qu'étaient-ils il y a 25 ans? Qu'étaient-ils il y a 50 ans? Que sont-ils aujourd'hui? Que devraient-ils être dans 10 ou 15 ans? De quoi avons-nous besoin, quels services pouvons-nous payer et comment pouvons-nous les organiser au mieux? Ce sont-là certaines des questions que nous nous posons.

Dans le secteur aérien, la situation est tout à fait différente. En dépit des difficultés de nos deux lignes aériennes nationales, tout le monde savait que, peu importe le dénouement, dans les jours suivants un désastre financier, des lignes aériennes surgiraient dans le pays, des avions transporteraient les voyageurs à l'intérieur du pays tout comme vers des destinations internationales. Les compagnies aériennes représentent encore une industrie très viable, si l'on songe à la technologie disponible et aux besoins des consommateurs.

Pour ce qui est d'autres secteurs comme la Voie maritime, CN, CP et VIA, comme je l'ai dit, nous devons être extrêmement prudents étant donné les coûts en jeu et la capacité des contribuables de les absorber.

• 1545

I don't want to take up too much time today, Mr. Chairman, in this overview. I think all the people who would be interested in participating on the transport committee would understand the challenges that face us. The only commitment I can make to you and to your colleagues and through you to the House of Commons is that we intend to be scrupulously fair and consistent in how we restructure the transportation industry in this country.

We will apply the same criteria as closely and as carefully as we can across the country, from Newfoundland to British Columbia. We will try, to the extent that it is humanly and practically possible, to be clear and transparent in what those criteria are, how they have been arrived at, how the factors that reflect those criteria have been compiled, and then how the decisions to do certain things have been done. That's true whether we are talking about commercialization, which was discussed in the budget yesterday... I believe the government has a role to play, but I am also a strong believer in the private sector. In Canada, if ever there was a time when those who do things best should be assigned to do them, this is that time.

Je ne veux pas consacrer trop de temps à ce survol aujourd'hui, monsieur le président. Je pense que tous ceux que la participation au Comité des transports intéressent comprennent les défis auxquels nous faisons face. Le seul engagement que je peux prendre envers vous et vos collègues, et par votre entremise envers la Chambre des communes, est que nous entendons être scrupuleusement justes et conséquents dans la façon dont nous allons restructurer le secteur des transports dans ce pays.

Nous appliquerons les mêmes critères, aussi exactement et aussi soigneusement que possible dans l'ensemble du pays, de Terre-Neuve à la Colombie-Britannique. Nous essayerons, dans la mesure où c'est humainement possible et réalisable, d'expliquer clairement et ouvertement la nature de ces critères, la façon dont nous les avons établis, comment nous avons défini les facteurs qui sous-tendent ces critères et comment nous en sommes arrivés aux décisions que nous prendrons. Il en sera ainsi, qu'il s'agisse de commercialisation, dont il a été question dans le budget hier... Je crois que le gouvernement a un rôle à jouer, mais je suis également un fervent partisan du secteur privé. Si jamais il fut un temps au Canada où il était préférable de confier des tâches aux plus compétents en la matière, c'est bien maintenant.

[Text]

So we will look, as a government, at every opportunity where we can collaborate with the private sector to provide services to Canadians in the transportation sector. But we will not be timid about asking the private sector to do what it can do best and to make sure the role of government is to provide policy, on the one hand, but also to ensure services to Canadians, on the other, to the extent that we can afford them.

Mr. Chairman, in closing, I simply want to point out for the benefit of the committee that as much as I am going to enjoy answering questions, I do have a meeting at 4:30 with the ambassador from the United States to Canada, in which we will have preliminary discussions on a series of bilateral matters prior to my meeting with the Secretary of Transportation for Mexico, in Mexico City on Monday. Rather, I'll be leaving on Monday; the meetings are on Tuesday.

So I regret that I have to open by saying I do have to leave at 4:30, but I think it's essential. And those of you who are familiar with what we need to do, with our friends in the United States and our colleagues in Mexico, know that it's an important meeting and I wouldn't want to keep the ambassador waiting.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. Thank you for your kind and generous remarks toward me and to this committee.

I am encouraged by the language the minister has demonstrated in his remarks today in talking about integrated transportation, about consultation, and about a multi-modal approach to transportation. This is the kind of language I am sure is encouraging to myself and to some of my colleagues on this committee.

I'd like to get right to the questions. Members, be reminded that it's ten minutes in the first round.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman. It will be short.

Dans un premier temps, je veux remercier le ministre pour sa présentation. Je peux vous dire que j'apprécie vous rencontrer dans un contexte un peu moins partisan que la Chambre des communes. On n'a pas eu l'occasion de se rencontrer en-dehors de la Chambre, mais je peux vous dire que j'apprécie votre présence. J'ai eu beaucoup de *feedback* sur votre personnalité alors que vous étiez dans l'opposition. Je suis persuadé qu'en tant que ministre des Transports, cela pourra continuer parce que vous allez demeurer avant tout le même individu. J'en suis persuadé.

Monsieur le ministre, je sais que vous êtes avant tout une personne issue des régions. Je crois que vous êtes un régionaliste. Vous représentez une région qui est loin de l'axe central du Canada, des grosses agglomérations de Montréal et de Toronto.

Ma question porte sur l'avenir du transport ferroviaire. On sait qu'il y a de sérieux projets. On a l'intention d'abandonner des lignes secondaires. Vous savez, monsieur le ministre, que cela peut entraîner l'appauvrissement ou une diminution des activités économiques des régions.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. On remet sérieusement en question les chiffres qui sont avancés par les compagnies de chemins de fer. Apparemment, il y a des moyens pour faire en sorte de déclarer qu'une ligne est non rentable.

[Translation]

Le gouvernement examinera donc toutes les possibilités de collaborer avec le secteur privé afin de fournir aux Canadiens les services de transport dont ils ont besoin. Nous n'hésiterons cependant pas à demander au secteur privé de faire ce qu'il peut faire mieux que nous et le rôle du gouvernement sera d'élaborer des politiques, d'une part, mais aussi d'assurer certains services aux Canadiens, d'autre part, dans la mesure de nos moyens.

Pour terminer, monsieur le président, je veux simplement signaler aux membres du comité que, tout en étant ravi de répondre à vos questions, je dois rencontrer à 16h30 l'ambassadeur des États-Unis au Canada, avec qui j'entreprendrai des discussions préliminaires sur une série de questions bilatérales, avant de rencontrer le secrétaire au transport du Mexique, à Mexico, lundi. Ou plutôt, je dois partir lundi et les réunions auront lieu mardi.

Je suis donc désolé d'avoir à partir à 16h30 dès la première réunion, mais je pense que c'est essentiel. Ceux d'entre vous qui savez ce que nous devons faire, avec nos amis des États-Unis et nos collègues du Mexique, savent que c'est une réunion importante et je ne voudrais pas faire attendre l'ambassadeur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je vous remercie de vos paroles aimables et élogieuses à mon égard et à l'égard du comité.

Je suis encouragé par les propos du ministre aujourd'hui lorsqu'il a parlé d'intégration des transports, de consultation et d'approche multimodale. Cette façon de voir m'encourage et encourage certainement certains de mes collègues au sein du comité.

Nous allons passer immédiatement aux questions. Je rappelle aux membres qu'ils ont droit à 10 minutes au premier tour de questions.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président. Je serai bref.

First, I want to thank the Minister for his presentation. I can tell you that I appreciate meeting you in a setting a little less partisan than the House of Commons. We haven't had the opportunity to meet outside the House, but I can tell you I value your presence here. I have had a lot of feedback on your personality while you were in the opposition. I'm convinced that things won't change because you will remain, essentially, the same person. I am convinced of that.

Mr. Minister, I know that you are first of all a "regions person". I believe that you are a regionalist. You represent a region that is far from the central axis of Canada, far from the huge urban centres of Montreal and Toronto.

My question deals with the future of railway transportation. We know that some drastic plans are under consideration. Some branch lines are scheduled to be closed. You know, Mr. Minister, that it can impoverish the regions or reduce their economic activity.

I would like to know what you think of that. The figures put forward by the railway companies are widely questioned. Apparently, there are ways to make a line look unprofitable. For example, a railway could send its trains from Montreal to be

[Texte]

On pourrait parler de l'exemple d'une compagnie qui enverrait se faire trier à Québec des trains en provenance de Montréal alors qu'il n'y a aucune activité sur la ligne. On aura l'occasion d'en débattre, mais j'aimerais avoir votre opinion au sujet du développement des régions et de l'avenir du transport ferroviaire.

[Traduction]

marshalled in Quebec City, even though there is no activity on the line. We will have an opportunity to discuss this, but I would like your opinion on regional development and the future of railway transportation.

• 1550

On sait que le Canada a été bâti *coast to coast* entre autres par le train.

M. Young: Monsieur le député, au niveau des régions, nous avons vécu un abandon assez remarquable, surtout dans l'Est du pays depuis plusieurs années, des services de CN et de CP.

À toutes fins pratiques, Canadien pacifique n'existe plus à l'est de Montréal. On peut parler de la ligne Sherbrooke—Saint-Jean, mais même là, c'est une situation temporaire, jusqu'au 1^{er} janvier 1995. Terre-Neuve ne dispose déjà plus de système ferroviaire, ni l'Île-du-Prince-Édouard. Donc, dans les provinces Atlantiques, on s'y connaît un peu.

Je ne veux pas vous donner une fausse impression parce qu'il est important qu'on examine toutes les possibilités. Évidemment, M. Scott de Canadien pacifique et M. Tellier de Canadien national ont tous deux indiqué publiquement et en privé, dans des discussions avec moi, leur intention de poursuivre des discussions sur la possibilité d'une fusion des lignes de ces deux grandes compagnies à l'est de Winnipeg. Ce qu'on leur a dit et ce que je répète, c'est que jusqu'à maintenant, on nous a indiqué qu'on avait l'intention de discuter de ce genre d'approche. Dans le cas de CN, évidemment, le gouvernement du Canada est l'actionnaire. Donc, on sait un peu ce qui se passe là-dedans. CP est une compagnie privée. On leur a dit qu'on était prêts à examiner n'importe quelle proposition. Comme actionnaire de CN, avec les pertes qu'on constate tous les ans et avec l'impact que cela a sur le fisc et sur les contribuables canadiens, il me semble qu'il serait irresponsable de ne pas leur permettre d'au moins présenter un projet au gouvernement du Canada. Ils ne l'ont pas fait jusqu'à maintenant.

Je voulais vous mettre dans ce contexte pour vous dire que je considère qu'il faudra prendre tous les moyens nécessaires pour assurer un réseau ferroviaire rentable. Est-ce que les grandes compagnies pourront réaliser cela? C'est discutable. Peut-on obliger des compagnies à nous fournir des services sans que le fisc soit obligé de prendre la relève, comme c'est le cas lorsqu'il y a un abandon qui est approuvé par l'Office national des transports et que le gouvernement pense qu'il est dans le meilleur intérêt du public de renverser cette décision? Vous savez qu'on doit alors payer pour l'exploitation de ces routes.

Je suis prêt à tout examiner. Je dois dire aux Canadiens et aux Canadiennes qu'il va falloir examiner toutes les alternatives. Dans les provinces Atlantiques comme au Québec—l'Ontario est une autre question parce que la situation est très complexe avec le nouveau projet de loi qu'on a adopté à Queen's Park—, il va falloir étudier non seulement ce que les compagnies en place vont faire, mais aussi ce qu'on va faire avec de nouvelles compagnies qui peuvent offrir le service sur ce qu'on appelle les *short hauls*, les *short lines*.

Canada, as you know, was built because of the transcontinental railway.

Mr. Young: Mr. Guimond, in the past several years, a surprising number of CN and CP rail lines have been abandoned in smaller centres, notably in eastern Canada.

To all intents and purposes, Canadian Pacific does not exist east of Montreal anymore. There still is the Sherbrooke—Saint-Jean line, but it will only be in operation until January 1st, 1995. Newfoundland and Prince Edward Island do not have a railway anymore. So they know how things are in the Maritimes.

I don't want to mislead you since it's important we study every possibility. Of course, CP's Mr. Scott and CN's Mr. Tellier have said both publicly and privately, in discussions with me, that they intend to pursue talks on the possibility of merging both rail lines east of Winnipeg. So we know, because they told us, that they intend to discuss this option. Of course, CN's main shareholder is the Canadian government. So we have an idea about what's going on. CP is a private company. We told them we were open to any proposal. Since the Canadian government is CN's main shareholder, the losses incurred each year have a fiscal impact on Canadian taxpayers. I therefore think it would be irresponsible not to let them at least submit a proposal to the government. But they haven't done so yet.

I wanted to give you an overview of the situation so you understood that we have to do all we can to ensure an efficient railway system. Can the big railways achieve this? That's debatable. Can we force companies to provide services without the government stepping in, as is the case when a line is abandoned with the approval of the National Transportation Agency, and the government thinks it is in the best interest of the public to reverse the decision? As you know, the government is then forced to financially support those lines.

I'm open to any suggestion. I have to tell Canadians that we will look at all alternatives. In the Maritimes, as in Quebec—Ontario's situation is different because Queen's park has just passed a bill making this area very complex—we will have to follow not only what the existing companies will do, but also what new ones will do with short hauls, or short lines.

[Text]

[Translation]

C'est très, très difficile. Comme vous l'avez dit, il y a peut-être des gens qui pensent qu'ils peuvent regarder les bilans des compagnies et d'arriver à d'autres conclusions à une ligne quelconque, mais avec les ententes syndicales, les conditions de travail, la concurrence et ainsi de suite, il très difficile de préjuger du résultat avant d'avoir un projet devant nous.

Je veux revenir à l'intégration des systèmes. Il me semble qu'il y aura des choix très difficiles à faire entre les chemins de fer, le système routier, les ports de mer, les services sur le fleuve Saint-Laurent et toute la question des aéroports. Le système de subsides pour le transport dans les provinces Atlantiques est une chose qui nous concerne à l'est de la ville de Québec. Si on veut tout garder, on va tout perdre ou, du moins, on se retrouvera dans une situation très, très pénible parce que tous les systèmes seront désuets.

Les choix seront très difficiles. J'ai dit au président que je m'attendais à ce que ce Comité—je sais qu'il y aura bien d'autres intervenants—nous présente toutes sortes de solutions de rechange. Je vous assure que je suis ouvert à toutes les possibilités.

Mr. Guimond: I still have time?

The Chairman: Yes, three minutes.

• 1555

M. Guimond: Monsieur Young, je me suis réjoui quand vous avez fait votre déclaration concernant l'ouverture d'Air Canada sur Osaka, mais vous savez que très prochainement, on entreprendra des discussions concernant l'ouverture sur Hong Kong.

Je me suis réjoui, comme d'autres, lorsque j'ai appris que les deux compagnies avaient réglé leur différend judiciaire, mais cela ne veut pas nécessairement dire que les compagnies vont partager le même lit demain matin. Je ne le croirais pas.

M. Young: Je suis d'accord avec vous là-dessus.

M. Guimond: Avez-vous l'intention de permettre la viabilité d'Air Canada, entre autres par l'ouverture des routes de Hong Kong?

M. Young: On a déjà fait des pas de géants, et je dois en donner le crédit à tout le monde. Les intéressés au niveau de PWA et d'Air Canada ont eu une attitude que je considère positive.

On a attribué la deuxième désignation vers Osaka à Air Canada. J'espère que ce dénouement de la situation juridique entre Air Canada, PWA et Canadien, avec Gemini et tout cela, nous permettra de nous asseoir pour voir comment nous allons faire les choses. Je veux être très clair sur ceci, parce que je ne veux pas contrevenir aux lois et aux restrictions sur la concurrence. Si on est totalement engagé—je le suis et notre gouvernement l'est—à ce qu'il y ait deux compagnies aériennes fortes et viables au Canada, il va falloir qu'on s'assoie et qu'on parle de la façon de faire les choses. Si je pouvais dire que chaque localité où on doit atterrir est individuelle et n'est liée d'aucune façon aux autres, on pourrait peut-être prendre une décision sur Hong Kong dès aujourd'hui.

Cet après-midi, je m'en vais parler de *open skies* avec les Américains. On parle de toutes les liaisons Canada—États-Unis. Je ne parle pas avec l'ambassadeur de la situation en Europe ou en Asie, mais il faut voir comment les deux compagnies vont pouvoir survivre.

It's a very, very complex issue. As you said, some people think they can tell a different story from reading the company's financial statements, but if you add union contracts, work conditions, competition and soon, it becomes very difficult to predict the outcome before even a project is submitted.

I'd like to come back to system integration. I think we'll have to make some tough decision about railways, highways, ports, the St-Lawrence Seaway and airports. We're worried about transportation subsidies in the Maritimes and east of Quebec City. If we want to keep everything, we'll lose everything, or, at the very least, we'll be in a very, very tough situation because all systems will be outdated.

We'll have to make some tough choices. I told the Chairman I expected this committee to come up with all kinds of alternatives, even though suggestions will come from many other interested parties. Let me assure you I'm open to all ideas.

M. Guimond: Est-ce qu'il me reste encore du temps?

Le président: Oui, trois minutes.

Mr. Guimond: Mr. Young, I was glad to hear your announcement that Air Canada got the route to Osaka, but you know that discussions on the route to Hong Kong will begin soon.

I was also happy to learn, as were others, that the two airlines had settled their legal dispute. But that does not necessarily mean they will be willing to share the same bed any time soon. I wouldn't think so.

Mr. Young: I agree with you.

Mr. Guimond: Do you intend to let Air Canada stay viable by, for example, giving it the Hong Kong route?

Mr. Young: We've made much progress, and everyone deserves the credit. To my mind, PWA and Air Canada's attitude is positive.

Air Canada got the second route to Osaka. I hope the settlement of the legal battle between Air Canada, PWA and Canadian, which involved around Gemini and other things, will allow us to sit down and concentrate on what lies ahead. I want to be very clear on this, because I don't want to break any competition laws or restrictions. If we are totally committed and I am, as is our government—to having two strong and viable airlines in Canada, we will have to sit down and think of how we want to proceed. If each landing site were individual and independent from any other, we could reach a decision about Hong Kong today.

This afternoon, I will be discussing the open skies policy with the Americans. We will talk about all Canada—U.S. air links. I won't be speaking to the ambassador about the situation in Europe or Asia, but we will have to see how both airlines can survive.

[Texte]

Ma première option est de discuter avec les deux compagnies pour voir si elles ont une idée de ce qu'elles considéreraient comme un partage plus ou moins équitable—j'espère que je ne rêve pas en couleurs—qui leur permettrait de survivre, cela en fonction des équipements disponibles et des genres de réseaux ou de relations qu'elles ont avec d'autres lignes aériennes avec lesquelles elles entretiennent des relations commerciales.

Je ne veux pas rendre la situation plus complexe qu'elle ne l'est, mais j'espère que c'est dans cette perspective que les deux lignes pourront nous expliquer un peu comment elles voient l'avenir. Je sais que les deux compagnies ont dit publiquement qu'il devrait y avoir une nouvelle approche. Je veux les écouter et essayer de réagir globalement au lieu de me cibler sur Hong Kong.

Je veux aussi vous dire que je ne crois pas que l'attribution à Hong Kong soit aussi urgente que le disent les gens d'Air Canada. Je comprends pourquoi ils la veulent, mais il y avait des échéanciers, par exemple le 30 mars. J'ai réagi à la demande de M. Harris dans ce contexte. Je veux m'assurer qu'on tienne compte des meilleurs intérêts de tous les Canadiens et Canadiennes lorsqu'on fait des attributions, que ce soit à Canadian Airlines ou à Air Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Gouk, please.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Thank you for making yourself available. It's unfortunate that you have other commitments. Of course, we realize you must have many. I hope you will be able to make yourself available to the committee again in the near future.

I am involved right now in a very significant problem in the highway area, the Trans-Canada Highway, principally the eastern portion of it in British Columbia. Unfortunately, it is turning into what is being labelled by many, and with some justification, as a killer highway. Many people have been killed on that highway. The most recent two deaths were last Sunday.

I realize that under normal circumstances the federal government is responsible only for that portion that passes through national parks or federal land per se, but given that it is nonetheless a national highway, and the problems on there, British Columbia is faced with a situation where they have the most expensive highway system to maintain, given its terrain and all the other constraints. Would it be possible for the government to look at doing some funding for relieving the situation that is making that highway so dangerous, and doing some basic precautions to make that highway safer?

• 1600

Mr. Young: First of all, I want to tell you that I try to make myself as available as possible. I don't think that in the years I've been here a minister has ever showed up at the first meeting of any committee. I really wanted to be here, and I had to slip it in among other things. But I shall return—as another Douglas once said.

The Chairman: He was a fighter.

Mr. Young: Yes. We don't give up easily, either one of us.

[Traduction]

My first option is to hold talks with both airlines to see if they have any thoughts on how to share the market fairly so they can survive—I hope this is not wishful thinking!—given available equipment, networks and their commercial relationships with other airlines.

I don't want to make the situation sound more complex than it is, but I hope that both airlines will look at this approach and explain how they perceive the future. I know that both companies have stated publicly that there should be a new approach. I want to listen to them and try to take a wider perspective instead of only concentrating on Hong Kong.

I also want to tell you that I don't think Air Canada is right in saying that the Hong Kong route should be assigned on an urgent basis. I understand why they want the route, but there are deadlines, for example March 30th. That's why I responded the way I did to Mr. Harris. I want to make sure the best interest of Canadians are taken account when routes are allocated to either Canadian Airlines or Air Canada.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur Gouk, s'il vous plaît.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Merci de votre présence. Il est malheureux que vous ayez d'autres engagements. Mais nous comprenons que vous soyez très occupé. J'espère que vous pourrez revenir devant le comité bientôt.

Je m'intéresse actuellement à un problème concernant la route transcanadienne, notamment dans la partie Est de la Colombie-Britannique. Malheureusement, cette route a été surnommée, avec raison, la route de la mort. Beaucoup de personnes y ont perdu la vie. Dimanche dernier encore, il y a eu deux victimes.

Je sais qu'en temps normal le gouvernement fédéral n'est responsable que pour la partie de la route qui traverse les parcs nationaux ou les terres fédérales; mais il s'agit néanmoins d'une route nationale, et la Colombie-Britannique paie les coûts routiers les plus élevés du pays à cause du relief et d'autres facteurs. Est-ce que le gouvernement pourrait libérer des fonds pour éliminer certains dangers et pour rendre cette route moins dangereuse?

M. Young: Je tiens d'abord à vous dire que j'essaie d'être disponible autant que je le peux. Toutes les années que j'ai passées ici, je ne crois pas avoir vu un ministre assister à la première réunion d'un comité. Je tenais à être ici, même si j'ai dû insérer ce rendez-vous parmi quelques autres. Cependant, je revierdrai—comme disait un autre Douglas.

Le président: C'était un batailleur.

M. Young: Nous n'abandonnons pas la partie facilement, ni vous ni moi.

[Text]

To address your question, as a New Brunswicker I know about bad highways. I am very concerned. I don't know whether this committee can help us a great deal on this. The work of my predecessors—both federally and many ministers of transport across Canada, not all of whom are still in office—resulted in the national highway system program that was put forward.

I don't want to evade your specific question. I'd have to know exactly where the route is and what our responsibility is, because the Trans-Canada did involve a lot of federal funding but different kinds of funding.

That national highway system was a consensus by the ten provincial governments—all the ministers of transport—and the federal government on the routing from coast to coast and on the way funds would be allocated for the construction of that highway. It wasn't just one highway; there were many feeder highways, depending on the province. That's all come a cropper, and I'm very concerned that very, very fragile. . .

Mr. Chairman, I certainly don't want to venture onto constitutional ground, but I do want to say that it's been very unusual in this country for the ten provinces and the federal government to come to agreement on anything. The fact that this agreement has been obtained after four or five years. . . We're just hanging on by our fingernails now because we have no agreement from the ministers of finance on how we would fund this.

I really think that the solution to many of the highway problems in Canada, the main arterial problems, is right there in that agreement, arrived at. . . I want to give full credit to my predecessors in this office in the previous government and to all the governments across Canada of whatever political stripe. The ministers of transport have agreed; now, if we could get the ministers of finance to agree. . .

The Minister of Finance for Canada and a couple of other provincial ministers of finance were recently involved in discussions at the ministers of finance meeting, and there was some support for it. If we could even get the door opened for funding for that, I think we could do very, very significant things for highway safety, highway construction, and mainly the creation of jobs in this country.

I will, though, respond directly to your question if you can provide us with the specific information on where the highway is. My department will get back to you directly on that. I don't want to evade it, but I don't want to just fly and answer you without knowing what I can and can't do.

Mr. Gouk: I can well understand that, and I appreciate that. I will get the information to you.

Just in the same area, part of the problem is due to the tremendous increase in truck traffic as a result of some of the rail lines closing down in the area, and we're looking at losing more and more. According to the research that's been provided to us, about 70% of freight is now moved by trucks. It's suggested that perhaps railways are no longer viable. But the railway system is under a handicap insofar as the highways are provided for the truck traffic as a result, at least in part, of fuel

[Translation]

Pour répondre à votre question, en tant que Néo-Brunswickois, je sais ce que c'est que d'avoir de mauvaises routes. Je suis très inquiet. Je ne sais pas si ce comité peut nous aider beaucoup à cet égard. Mes prédécesseurs, à l'échelon fédéral, de même que plusieurs ministres des transports au Canada—ils ne sont pas tous encore en poste—ont lancé le programme du réseau routier national.

Je ne veux pas éluder votre question précise. Il faudrait seulement que je sache exactement où se trouve cette route et quelle est notre responsabilité en la matière, parce que le programme de la route transcanadienne impliquait des fonds du gouvernement fédéral, mais sous diverses formes.

Le réseau routier national représentait un consensus entre les 10 gouvernements provinciaux—tous les ministres des transports—et le gouvernement fédéral au sujet du tracé de la route d'un océan à l'autre et de la distribution des fonds pour sa construction. Et en plus de la transcanadienne, il devait y avoir beaucoup de routes d'appoint, selon les provinces. Le plan s'est effondré, et je crains beaucoup que l'équilibre fragile. . .

Monsieur le président, je ne veux certainement pas m'engager sur la pente constitutionnelle, mais je ne peux pas ignorer le fait que ce n'est que très rarement que les 10 provinces et le gouvernement fédéral de ce pays ont pu s'entendre sur quoi que ce soit. Cette entente a émergé après quatre ou cinq ans. . . Nous sommes sur la corde raide actuellement parce que nous n'avons pas d'entente entre les ministres des Finances sur le mode de financement de ce programme.

Je pense que la solution à beaucoup de problèmes de circulation routière au Canada, au niveau des grandes artères, se trouve dans cette entente qui a été conclue. . . Je donne tout le crédit à mes prédécesseurs membres du gouvernement précédent et aux gouvernements de tout le Canada quelle que soit leur couleur politique. Les ministres des Transports se sont entendus; maintenant, si les ministres des Finances pouvaient faire la même chose. . .

Le ministre des Finances du Canada et ses collègues provinciaux ont eu des discussions récemment à ce sujet, lors d'une réunion des ministres des Finances, et le programme a reçu des appuis. Si nous parvenons simplement à entrouvrir la porte à ce financement, nous ferons beaucoup pour améliorer la sécurité routière, stimuler la construction de routes et créer des emplois dans notre pays.

Pour ce qui est de votre question, j'y répondrai directement si vous pouvez nous donner plus de détails au sujet de ce tronçon de route. Mon ministère communiquera avec vous. Je ne veux pas éluder la question, mais je ne veux pas vous répondre non plus sans savoir si je suis en mesure de faire quelque chose ou non.

M. Gouk: Je comprends très bien. Je vous fournirai de plus amples renseignements.

À ce sujet, toujours, le problème est en partie dû à l'augmentation incroyable de la circulation des camions par suite de la fermeture d'un certain nombre de lignes ferroviaires dans la région, et la tendance ne fait que s'accroître. Selon les renseignements qui nous ont été fournis, environ 70 p. 100 du transport des marchandises est maintenant effectué par camions. Certains disent que les chemins de fer ne sont plus rentables. Cependant, le réseau de chemins de fer a un handicap, en ce

[Texte]

taxes, which the railways also pay. But the railways then pay property tax on the rail lines in addition to maintaining them themselves, plus they pay fuel tax, all of which is used to build the infrastructure system for the competitors. Is transport looking at the tax system as it's applied to the railways?

Mr. Young: Mr. Chairman, I hope you'll bring somebody in from the trucking industry.

I meet with a lot of people, as you can imagine, on these various issues. You could get into a heck of an argument about who has paid for what in the country in terms of land that was allocated to railroads as they built and real estate they hold that has really nothing to do with their operations.

I think the question you're asking is who's paying for what, and is there an unfair advantage from one mode to the other. I think that changes very dramatically by region. By area and by commodity it can change very dramatically. There's real competition out there, no question about it. I don't think it's possible to force people to use a given mode. I think our whole system and our society has moved to going with whatever is most cost effective for you, and then somebody else pays for the consequences.

• 1605

It would require a major shift in provincial government policies as well as the federal government to be able to dictate how you move various types of goods and products. That's the dilemma. In the west, for example, when we're moving grain, is it a competitive environment? Does anybody believe that what goes on between the two railroads is real competition? We can get into that at another time. You have two railroads and they're both moving the same product, but I don't think there's any real competition. That, as I say, might be a debate for another day.

I don't know how you overcome that problem of the strain on highways. Certainly provincial governments have a major role to play. I'm not offloading here. I think we need to work very cooperatively. That's why we're talking about an integrated national transportation system.

The Government of British Columbia has an enormous challenge because of the terrain and even the nature of the commodities moved—coal, forest products, wheat coming in from the west and going through the west coast ports. It's a major challenge. I think it's all the better reason for justifying the need for this nationally integrated transportation system. There's no easy solution to it.

I wish we could dictate. The hon. member earlier suggested that he had heard about me in opposition. I suppose in government or opposition there's always a tendency to wish that you could dictate, be a benevolent dictator, and tell people how to do things well. I've not yet moved to that point, but I certainly would like to hear from provincial jurisdictions as to whether or not they have any thoughts on how we could integrate the system more efficiently.

[Traduction]

sens que les routes sont offertes à l'industrie du camionnage grâce, en partie du moins, aux taxes sur le carburant, lesquelles s'appliquent également aux chemins de fer. Toutefois, les chemins de fer payent des taxes foncières sur leurs lignes et sont obligés d'entretenir leurs lignes. Toutes ces taxes servent à payer la construction des infrastructures pour leurs concurrents. Le ministère des Transports entend-il se pencher sur le régime fiscal tel qu'il s'applique aux chemins de fer?

M. Young: Monsieur le président, j'espère que vous inviterez des représentants de l'industrie du camionnage.

Comme vous pouvez l'imaginer, je rencontre beaucoup de gens au sujet de ces diverses questions. La question de savoir qui a payé quoi dans ce pays, pour ce qui est des terres qui ont été concédées aux chemins de fer lors de leur construction et des propriétés foncières qu'ils détiennent malgré qu'elles n'aient rien à voir avec leurs opérations, est loin de faire l'unanimité.

Vous demandez qui paye quoi et si un mode bénéficie d'avantages injustes par rapport aux autres. Je pense que la situation varie beaucoup selon les régions. Selon les régions et les marchandises. Il y a une forte concurrence. Personne n'est forcé d'utiliser un mode en particulier. Notre système de gouvernement et notre société font que les gens ont recours au mode le moins coûteux pour eux; à d'autres à en assumer les conséquences.

Il faudrait que les gouvernements provinciaux comme le gouvernement fédéral changent radicalement la politique pour en arriver à pouvoir dicter le mode de transport des marchandises et des produits. C'est là le dilemme. Le transport des céréales de l'Ouest, par exemple, s'effectue-t-il dans un environnement concurrentiel? Quelqu'un croit-il vraiment que ce qui se passe entre les deux chemins de fer représente une vraie concurrence? Nous pourrions y revenir à une autre occasion. En tout cas, deux chemins de fer transportent le même produit sans qu'il y ait véritablement concurrence, à mon avis. Nous aurons l'occasion d'en rediscuter.

Je ne sais pas comment nous pourrions résoudre le problème de l'encombrement des routes. Les gouvernements provinciaux ont certainement un rôle important à jouer. Je n'essaie pas de me décharger de mes responsabilités sur leur dos. Je dis simplement que nous devons coopérer. C'est la raison pour laquelle nous parlons d'un réseau national intégré des transports.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique fait face à un défi formidable à cause de sa topographie et de la nature des produits qu'il doit transporter—le charbon, les produits forestiers, le blé de l'Ouest qui passe par les ports de la côte Ouest. Sa tâche est loin d'être facile. C'est un argument de plus en faveur d'un réseau national intégré des transports. Les solutions ne sont pas faciles à trouver.

J'aimerais bien pouvoir dicter ce que je veux. Le député a dit plus tôt qu'il avait entendu parler de moi lorsque j'étais dans l'opposition. Qu'on soit au gouvernement ou dans l'opposition, on a tendance à vouloir imposer ses solutions, d'une façon bienveillante, à dire aux gens ce qu'ils doivent faire. Je n'en suis pas encore là. J'aimerais bien entendre les provinces afin de savoir si elles ont des idées en vue d'en arriver à un réseau intégré plus efficace.

[Text]

You didn't bring up the safety factor in your second part, but when you have that heavy truck traffic it's a tremendous problem for safety on highways, especially if the highways are not built to appropriate standards.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I'm pleased you've come to join our meeting today, Mr. Minister.

In this committee I'm going to be looking at the national picture and contributing what I can. But being from B.C., a coastal province, I have a concern about the coast guard. The previous government had made an initiative to look into privatizing the coast guard. In fact, some private businesses looking for the contract said they could do it far cheaper, still make several millions of dollars and save the taxpayers money.

The Department of Transport under the previous government submitted a report saying they would get less services for more money. They recommended that the transport minister of the previous government not proceed any further with the privatization. Subsequent to that, the previous transport minister apparently contracted out an independent company to do another report. It's that report that was due some time in early November of 1993. I was wondering whether it has been submitted by that company and what were the results of the report.

Second, is your government considering in any way the privatization of the coast guard services in Canada?

Mr. Young: We have just recently indicated that one of the elements... I don't profess to know everything that has gone on in the department, or all the studies. Believe me, with 20,000 employees and all of the various activities, I'm trying to catch up. It's not an easy task.

Let me put it as candidly as I can with respect to what I know at this point. There were a number of unsolicited proposals regarding the privatization of the helicopter side of search and rescue. We have rejected that as an option at this point. We just didn't feel that we wanted to move on an ad hoc basis. So this government has said no to the unsolicited proposals dealing with privatization of search and rescue as it applied to helicopters.

There was a comment in the budget yesterday—and I don't want to raise any flags here or get people all excited—with respect to the Department of Transport in that we would be looking at a broad range of commercialization. This might be an opportunity to explain, Mr. Chairman, not just as it applies to B.C. Across the board in Transport Canada, as I indicated in my earlier remarks, it is our view that government is required and has a responsibility to the Canadian people to do certain things, and we will try to fulfil and to maintain that mandate and responsibility. But there are a lot of things we do that we think can be done by the private sector, but not necessarily in just that very juxtaposed idea of its being either totally public or totally private.

[Translation]

Vous n'avez pas parlé de l'aspect sécurité dans la deuxième partie de votre question, mais il est très important. Une cohorte de camions sur les routes pose un problème considérable, en particulier si les routes ne sont pas faites pour cela.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je suis heureux que vous ayez pu assister à notre réunion aujourd'hui, monsieur le ministre.

À ce comité, j'entends bien adopter une perspective nationale et contribuer ce que je peux. Cependant, comme je viens de la Colombie-Britannique, une province côtière, je m'intéresse particulièrement à l'activité de la Garde côtière. Le gouvernement précédent avait envisagé de privatiser la Garde côtière. Des entreprises privées intéressées par le contrat disaient pouvoir faire le travail à moindre coût, gagner des millions de dollars tout en soulageant les contribuables.

Le ministère des Transports, sous le gouvernement précédent, a présenté un rapport indiquant que l'on obtiendrait moins de services et paierait plus cher de cette façon. Il a recommandé au ministre des Transports de ne pas aller de l'avant avec son projet de privatisation. Celui-ci a alors demandé un autre rapport à une société indépendante, semble-t-il. Ce dernier rapport devait être remis au début novembre 1993. J'aimerais savoir si la société en question a présenté son rapport et quelles en sont les conclusions.

Deuxièmement, votre gouvernement, monsieur le ministre, envisage-t-il de quelque façon que ce soit la privatisation des services de la Garde côtière au Canada?

M. Young: Nous avons indiqué récemment qu'un des éléments... Je ne prétends pas savoir tout ce que fait le ministère, connaître toutes les études qu'il reçoit. Le ministère compte 20 000 fonctionnaires impliqués dans un grand nombre d'activités. J'essaie de me mettre au courant, et, croyez-moi, ce n'est pas facile.

Je vais vous dire très franchement où en sont les choses. Sans invitation, un certain nombre de propositions ont été présentées concernant la privatisation du service d'hélicoptère pour la recherche et le sauvetage. Nous avons rejeté cette option pour le moment. Nous n'avons pas voulu procéder d'une façon fragmentaire. Ce gouvernement, donc, jusqu'à présent a refusé les offres non sollicitées en vue de la privatisation des opérations de recherche et de sauvetage par hélicoptère.

Je ne veux pas mettre les gens en alerte pour rien, mais un passage du discours du budget hier indiquait que le ministère des Transports examinerait une vaste gamme de possibilités de commercialisation. Ce pourrait être l'occasion d'obtenir des précisions, monsieur le président, non pas seulement pour la Colombie-Britannique. Comme je l'ai dit plus tôt, à tous les niveaux de Transport Canada, nous sommes d'avis que l'intervention gouvernementale est nécessaire, que le gouvernement ait la responsabilité envers le peuple canadien de faire certaines choses et nous tâcherons de nous acquitter de cette responsabilité. Mais il y a beaucoup de choses que nous faisons qui, à notre avis, peuvent être faites par le secteur privé, sans pour autant choisir entre une étatisation ou une privatisation tous azimuts.

[Texte]

[Traduction]

• 1610

That's why we're very much interested in pursuing the concept of commercialization, where we can do it as partners, whether we can administer but have a number of the service activities carried out by the private sector. What can be efficient, but still provides the service to clients that we think is essential—We're not going to close the door on any of that.

I don't want people to think we're going to be able—because I happen to come from a coastal province as well—to get into the privatization of search and rescue. I don't think we're going to ask people in a life raft to fill out their Visa card before somebody picks them up from a helicopter or a search and rescue vessel.

There are things that need to be done. We are going to look, as I say, across the board, not just in marine activity but in other areas as well, at what we can do of a commercial nature, either by moving it entirely to the private sector or by doing a hybrid government-private sector, or that even where we retain the responsibility entirely in the Department of Transport, we do it on a businesslike basis. To me, commercializing means that in those areas where you're delivering services where costs and efficiency can be measured, it should be done on a businesslike basis. That's what we're going to aim for.

The Chairman: Thank you. Mr. Harris, maybe you could continue in your five-minute round. Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Welcome, Minister, on behalf of the members on this side of the table. In ten minutes with you, I will hopefully be able to discuss three broad areas in a way that will give us an overview.

First, Canada is referred to as a country bordered by sea to sea to sea. I always like to refer to Canada as a country with a fourth sea, the St. Lawrence Seaway and Great Lakes system, which goes inland approximately 3,000 miles from the Atlantic Ocean. It's obvious that in your ministry and as a committee, we have to decide whether the St. Lawrence-Great Lakes system is and can continue to be a viable transportation route in Canada.

Horrendous problems have to be faced, as I'm sure you're aware. There's a tremendous decline in volumes. There's a large economic impact on a lot of communities that rely on the seaway for the majority of their jobs. We're told the St. Lawrence Seaway Authority will run out of cash in 1994 or early 1995 and will need a government infusion.

The WGTA, the Western Grain Transportation Act, which I think is a joint jurisdiction between your ministry and the ministry of agriculture, subsidizes rail transportation by approximately \$720 million a year. It creates an artificial cost basis for analysing what a good commercial venture is insofar as transportation is concerned.

With the coast guard and the user-pay philosophy being discussed, the practical aspect is that the number of ships operating on the Great Lakes today has been reduced from about 125 to approximately 34 over a period of five years. We

C'est pourquoi la notion de commercialisation nous intéresse beaucoup, là où nous pouvons établir des partenariats, où nous pourrions jouer un rôle d'administrateur tout en permettant au secteur privé d'offrir un certain nombre de services. En étant efficient tout en fournissant à la clientèle des services que nous considérons essentiels. . . Nous ne fermerons aucune porte ici.

Je ne veux pas que les gens croient que nous allons privatiser les opérations de recherche et de sauvetage—car il se trouve justement que je suis originaire d'une province côtière. On ne demandera pas aux naufragés à bord d'une embarcation de sauvetage de présenter leur carte Visa avant qu'un hélicoptère ou un navire leur porte secours.

Il y a des choses qui doivent être faites. Comme je l'ai dit, nous allons examiner l'ensemble du ministère, non seulement nos activités maritimes mais tous les autres secteurs aussi, pour répartir les services qui sont de nature commerciale, que nous pourrions affermer entièrement au secteur privé ou à un secteur hybride public et privé, ou pour savoir quels services demeureront l'entière responsabilité du ministère des Transports et que nous pourrions offrir sur une base commerciale. Pour moi, il convient de commercialiser les services où l'on peut mesurer le coût et l'efficacité, et ces services doivent être offerts sur une base commerciale. C'est ce que nous allons viser.

Le président: Merci. Monsieur Harris, vous pourrez poser d'autres questions lors de votre tour de cinq minutes. Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue au nom des députés de mon parti. Dans les 10 minutes dont je dispose, j'aimerais aborder trois grandes questions qui nous permettront d'avoir une vue d'ensemble.

D'abord, on sait que le Canada est bordé de trois océans. Je dis toujours, pour ma part, que le Canada a une quatrième mer, la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs, qui s'étendent à l'intérieur jusqu'à environ 3 000 milles de l'océan Atlantique. Il est évident que votre ministère et notre comité devront décider si le système que compose le Saint-Laurent et les Grands Lacs peut demeurer une voie de transport viable au Canada.

Des problèmes terribles se posent, comme vous le savez, j'en suis sûr. Le volume de transport a diminué de beaucoup, ce qui a des effets économiques considérables sur nombre de localités où la Voie maritime est le principal employeur. On nous dit que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent manquera d'argent en 1994 ou au début de 1995 et aura besoin d'une injection gouvernementale.

La LTGO, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui est administrée conjointement par votre ministère et le ministère de l'Agriculture, si je ne m'abuse, a pour effet d'injecter chaque année environ 720 millions de dollars en subventions dans le transport ferroviaire. Dans un contexte aussi artificiel, il est difficile de déterminer si le transport offre un avenir commercial prometteur.

En ce qui concerne la garde côtière et le principe de l'usager payant dont il est question, on sait qu'à toutes fins utiles le nombre de navires sur les Grands Lacs aujourd'hui a chuté de 125 qu'il était il y a cinq ans à environ 34 aujourd'hui.

[Text]

[Translation]

are concerned that we will lose this very valuable national asset, in the event that we don't do something constructive to bring it back to life—not as it once was, but as something that could be better than it is today, perhaps more efficient.

What is your ministry's position with respect to the study I believe we are going to embark on concerning the viability of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, and the necessary moves that have to be made to retain it as a transportation route to the centre of this country?

Nous craignons de perdre cet actif national très précieux si nous ne prenons pas de mesures constructives pour le raviver—on ne pourra pas le ramener à sa forme première, mais on pourrait en faire quelque chose de mieux que ce qu'il est aujourd'hui, peut-être plus efficient.

Quelle est la position de votre ministère face à l'étude que nous allons entreprendre sur la viabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, et quelles mesures faut-il prendre, à votre avis, pour la conserver comme voie de transport menant au coeur de notre pays?

• 1615

Mr. Young: Mr. Comuzzi, after the Prime Minister called to ask me to fill this responsibility—and I must say I leapt at the opportunity—I went around checked with a bunch of high-school students to find out if one of them could name a transport minister in Canadian history, and I drew a blank, so I knew about where I fit in the history books of the future.

M. Young: Monsieur Comuzzi, après que le premier ministre m'a demandé d'assumer cette responsabilité—et je dois dire que j'ai sauté sur l'occasion—j'ai demandé à un groupe d'étudiants du niveau secondaire de me nommer un ministre des Transports de l'histoire canadienne, et personne n'a pu me citer un nom, si bien que je sais maintenant la place que me réservent les manuels d'histoire de l'avenir.

I have great respect for people like St. Laurent and Eisenhower, who were involved in the St. Lawrence Seaway, but I think your job now is to prove to a lot of us that it is still viable as we go into the 21st century. That's the challenge for you. When you say it needs a cash infusion, from whom? Who is using it? What does the U.S. think of the St. Lawrence Seaway? Do they think it is of any value in the 21st century? Who is going to maintain it? Do we need to have the same kinds of systems and work rules and regulations as we had in the 1950s? That is what we have to grapple with.

J'ai beaucoup de respect pour des hommes d'État comme Saint-Laurent et Eisenhower, qui ont été les maîtres d'oeuvre de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais je crois que votre tâche aujourd'hui consiste à prouver à un grand nombre d'entre nous que cette voie demeurera viable au XXI^e siècle. C'est le défi qui vous attend. Lorsque vous dites que la Voie maritime a besoin d'une injection de crédits, j'aimerais savoir de qui? Qui l'utilise? Que pensent les États-Unis de la Voie maritime du Saint-Laurent? Les Américains croient-ils qu'elle sera utile au XXI^e siècle? Qui en assurera l'entretien? Avons-nous besoin des mêmes systèmes, règles de travail et règlements que nous avions dans les années cinquante? Telles sont les questions avec lesquelles nous devons nous débattre.

It is true in the railroad industry, it is true in the St. Lawrence Seaway, it is going to be true, I am afraid, in many of the situations we have to grapple with. Our department is looking forward to the work that I understand is going to be done by members of Parliament.

Cela est vrai de l'industrie ferroviaire, cela est vrai de la Voie maritime du Saint-Laurent, et cela sera vrai, j'en ai bien peur, dans nombre de situations qui nous attendent. Mon ministère est impatient de prendre connaissance de l'étude qui, me dit-on, sera entreprise par les députés.

I met with members of a new organization that has just come into being—I am not positive about the name—which represents a myriad group of interested parties, users, shippers, and they are going to be looking at it. I think your work would be very useful in a parallel way, but as cooperative as possible with that group.

J'ai rencontré les membres d'une nouvelle organisation qui vient d'être créée—je ne suis pas sûr du nom—qui représente un nombre important de parties intéressées: utilisateurs, expéditeurs et autres, et ce groupe va se pencher sur la situation. Je crois que votre étude sera très utile en parallèle, et j'espère que vous coopérerez autant que possible avec ce groupe.

Quite frankly, Canadians have to understand that the east-west movement of people and products was absolutely essential to building the country, but much as we may cling to that notion, realities have changed. When you mention the western grain arrangements, under the free trade agreement with the United States and the tripartite agreement under NAFTA with Mexico and the United States, many of these programs will change dramatically.

Franchement, les Canadiens doivent comprendre que la circulation est-ouest des personnes et des biens était absolument essentielle à l'édification de notre pays, et si attachante que soit cette idée, il faut admettre que les réalités ont changé. Vous avez mentionné les dispositions qui régissent le transport du grain de l'Ouest, c'est l'un des nombreux programmes qui changera du tout au tout avec la mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange avec les États-Unis et l'Accord tripartite avec le Mexique et les États-Unis qu'on appelle l'ALÉNA.

I think we have to address those problems and I think it is going to be a question of shippers, of people who own the vessels, the people who work on the seaway as well as the people who work at the docks that service the vessels that travel, who are going to have to put a lot of thought in how they want to approach this.

Je crois que nous devons maîtriser ces problèmes et je crois que ce seront les expéditeurs, les armateurs, les personnes qui travaillent sur la Voie maritime, ainsi que le personnel de manutention à terre, qui devront réfléchir longuement à la manière d'aborder le problème.

[Texte]

Our approach as a department, and I hope we will be able to convince my colleagues in government, is that what is viable and what works is what is defensible vis-à-vis the Canadian taxpayer. All of these operations are being sustained at enormous losses, and that's using government accounting. If you took into account the capital costs, you wouldn't want to discuss it anywhere in public. We are just talking about operating losses over decades. If someone thinks they are just going to press a button and find a solution to take care of the seaway, or that we don't abandon branch lines, or that railroads can become profitable, or that passenger rail is the answer for the future—it is a mighty challenge. I don't have any prejudice in the matter whatever. I think it is a question of how are we going to make it work, why hasn't it worked, and, most important, who is going to pay for it.

Mr. Comuzzi: Thank you. Those are very candid remarks on a transportation route that, in my opinion, shouldn't be allowed to go to seed. What you are saying to us, Minister, is that this committee that will study the seaway and the Great Lakes has to come up with recommendations that will make it a viable transportation route, or we look at the alternatives.

Mr. Young: Let's put it this way. I don't think we are going to get a whole bunch of offers to privatize the seaway.

[Traduction]

Ce que nous voulons faire au ministère, et j'espère pouvoir en convaincre mes collègues du Cabinet, c'est défendre auprès du contribuable canadien ce qui est viable et qui fonctionne. Nous perdons beaucoup d'argent à soutenir toutes ces opérations, et ce, même en utilisant la méthode comptable du gouvernement. Si vous preniez en compte les frais d'investissement, vous n'oseriez même pas dire le chiffre publiquement. Et on ne parle que de pertes d'exploitation depuis des décennies. On rêve en couleur si l'on croit qu'on n'a qu'à appuyer sur un bouton pour trouver une solution au problème de la Voie maritime, ou que nous ne pourrions conserver les lignes secondaires ou que les chemins de fer seront tous rentables un jour, ou que le transport ferroviaire des voyageurs est la voie de l'avenir—tout cela représente un énorme défi. Je n'ai aucune idée préconçue en la matière. Je crois qu'il s'agit de savoir comment nous allons faire fonctionner le système, pourquoi il n'a pas fonctionné jusqu'à ce jour, et, surtout, qui paiera.

M. Comuzzi: Merci. Ce sont là des idées très franches sur cette voie de transport qui, à mon avis, ne devrait pas être laissée en friche. Ce que vous nous dites, monsieur le ministre, c'est que notre comité doit étudier la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs et présenter des recommandations qui permettront d'en faire une voie de transport viable, ou alors, qu'il nous faudra rechercher d'autres solutions.

M. Young: Parlons franchement. Je ne crois pas que nous recevrons des offres en grand nombre si nous privatisons la Voie maritime.

• 1620

Mr. Comuzzi: No, I doubt very much whether we're going to get any offers on the privatization. In our deliberations we have to look at it very closely to ensure that we're going to make the necessary cuts that are going to make it a viable transportation route. Those are the recommendations you'll be looking for as our committee makes its report.

Mr. Young: I'm looking forward to the input of this committee. I'm certainly, Mr. Comuzzi, looking forward to the input, as I said, from the group that's recently been organized—and by anyone else. There are a lot of people—and organizations, companies—directly affected by these decisions. We want to go into it as candidly as possible in terms of what has to be produced so that we can approach Canadians generally and say this is something we want to explain to you; this is why we believe we have to do it, and this is why you're going to have to pay for it.

Mr. Comuzzi: And there are no sacred cows in the review.

Mr. Young: I always like to give credit where credit is due. I think that Jeffrey Simpson in *Fault Lines* probably did it very well in his introduction when he said that John A. Macdonald, in building the railway out west—certainly that was the national dream. Jeffrey didn't say this, so I'm not going to ascribe this to him, but he did say that medicare was probably now the national dream—the social programs. When you talk about arteries now, whether they're seaways or highways, most people, in Canada

M. Comuzzi: Non, je doute fort que nous recevions une seule offre si nous privatisons. Il nous faudra examiner tout cela de très près dans nos travaux si nous voulons faire les compressions de coût nécessaires qui nous permettront d'en faire une voie de transport viable. Voilà les recommandations que vous rechercherez dans notre rapport.

M. Young: J'ai hâte de prendre connaissance de votre rapport. J'ai hâte aussi, comme je l'ai dit, monsieur Comuzzi, de recevoir les avis du groupe qui s'est formé récemment et de tous les autres intéressés. Il y a beaucoup de gens—organisations et entreprises—qui sont directement touchés par ces décisions. Nous voulons être aussi ouverts que possible dans le choix de nos solutions afin de présenter aux Canadiens les explications qu'ils attendent; nous pourrions leur dire pourquoi nous croyons devoir faire certaines choses, et pourquoi ils devront payer pour cela.

M. Comuzzi: Et il n'y aura aucune vache sacrée dans cet examen.

M. Young: J'aime reconnaître les mérites de chacun. Je crois que Jeffrey Simpson a fort bien résumé la question dans son introduction au livre *Fault Lines*, lorsqu'il a dit que John A. Macdonald, en faisant construire le chemin de fer de l'Ouest... c'était certainement un rêve national. Jeffrey n'a pas dit cela, je ne vais donc pas lui imputer de citation à tort, mais il a dit que l'assurance-santé était probablement le rêve national d'aujourd'hui—je parle des programmes sociaux.

[Text]

especially, think about arteries in terms of going to the doctor and being sure about being taken care of. The arteries are in medicare now, not in transportation, and that's what taxpayers are prepared to pay for, medicare, not the seaway.

Mr. Comuzzi: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Am I through ten minutes already?

The Chairman: It goes fast when you're having fun.

Mr. Young: You're so interesting, Joe, it just flies.

The Chairman: We now go to Mr. Dubé. Five minutes, Mr. Dubé. We're going to have to try to keep it tight, because the minister has to leave in nine minutes. So if we could make one question and one answer, we can go right around the table. Thank you.

M. Dubé (Lévis): Monsieur le ministre, votre collègue de la députation ministérielle a parlé du Saint-Laurent comme d'un quatrième océan.

M. Young: Je pense qu'il a plutôt parlé des Grands lacs.

M. Dubé: Cela inclut les Grands lacs et tout cela. Ma question va toucher le transport maritime. Comme je suis de Lévis, vous l'aviez sans doute deviné.

Le Parti libéral, au moment de la campagne électorale, a parlé d'un sommet sur l'avenir des Maritimes et sur les politiques à long terme qui se tiendrait durant la première année de son mandat.

J'ai une suggestion à cet égard. Il serait peut-être bon de regarder du côté des États-Unis et des politiques américaines. Je pense notamment au *Jones Act*. Quand on pense au Saint-Laurent, on pense aussi aux risques de déversements pétroliers, etc. Il faut le protéger. Il faut faire attention. Certains pays parlent de double coque, de double fond, etc.

Le gouvernement du Québec a rationalisé, à la demande de l'ancien ministre des Transports, le nombre de chantiers maritimes. De trois, on est passé à un au Québec. On menace de fermer le chantier de Lévis à court terme. Pour empêcher cela, en attendant une transition via la marine marchande, on avait pensé à deux choses: le traversier des Îles-de-la-Madeleine à l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que le *smart ship*.

Le *smart ship*, c'est très important. C'est un bateau très polyvalent qui, en plus de transporter des troupes pour des missions de paix, pourrait aussi intervenir dans des cas de déversement. Je vous laisse un peu de temps pour répondre.

M. Young: Vous avez soulevé plusieurs questions au niveau de l'environnement. On est conscients des doubles coques et ainsi de suite. Comme vous le savez déjà, l'accord international permet que les navires que nous avons déjà demeurent dans l'état actuel, mais exige que tous les navires qui arrivent sur place aient deux coques. C'est un règlement. Pendant une période de 15 ou 20 ans, beaucoup de gens seront très nerveux parce qu'il y a toutes sortes de possibilités. Mais il s'agit d'une situation un peu particulière à cause de l'obligation internationale.

[Translation]

Lorsque vous parlez d'artères aujourd'hui, qu'il s'agisse d'auto-routes ou de la Voie maritime, la plupart des gens, au Canada surtout, s'imaginent que les artères sont l'affaire du médecin. C'est l'assurance-santé qui constitue nos artères aujourd'hui, et non le transport, et c'est ce que les contribuables sont disposés à financer, l'assurance-santé, et non la Voie maritime.

M. Comuzzi: Merci.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Mes dix minutes sont déjà écoulées?

Le président: Le temps file lorsqu'on s'amuse.

M. Young: Vous êtes tellement intéressant, Joe, que le temps file à toute allure.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Dubé. Cinq minutes, monsieur Dubé. Nous allons tâcher de respecter l'horaire parce que le ministre doit nous quitter dans neuf minutes. Si vous pouvez donc vous limiter à une question et une réponse, tout le monde aura son tour. Merci.

Mr. Dubé (Lévis): Minister, your colleague from the government party has said that the St. Lawrence was like a fourth ocean.

Mr. Young: I think it was the Great Lakes that he had in mind.

Mr. Dubé: That includes the Great Lakes and all that. My question deals with marine transportation. Because I am from Lévis, as you probably guessed.

The Liberal Party, in the last election campaign talked about a summit on the future of the Maritimes and on long-term policies that would take place during the first year of its mandate.

I have a suggestion in that regard. It might be a good idea to look towards the Americans and their policies. I am thinking especially of the Jones Act. When you think of the St. Lawrence, you also think of the oil spill risks, etc., we must protect against those. We must be careful. Some countries mentioned double hulls, double bottoms, etc.

The Government of Quebec has streamlined, at the request of the former transport minister, the number of dockyards. From three we went to one in Quebec. They are threatening to close the Lévis dockyard soon. To avoid that, while awaiting a transition through a merchant navy, we have thought of two things: The ferry linking the Madeleine Islands and Prince Edward Island as well as the "smart ship".

The "smart ship" is very important. It is a multi-purpose ship which would not only transport troops for peace missions but could also be used in case of an oil spill. I will give you a little bit of time to answer.

Mr. Young: You have raised several questions regarding the environment. We are aware of the double hull problem and so on. As you already know, the international agreement allows us to keep the ships we already have as they are, but requires all new ships to have two hulls. That is a regulation. For the coming 15 or 20 years, there will be a lot of nervous people because there will be all sorts of possibilities. But it is a situation that is a little peculiar because of the international obligations.

[Texte]

Pour ce qui est de la MIL Davie, je serai très clair, comme j'ai essayé de l'être en Chambre. La responsabilité du ministère des Transports est d'assurer un transport efficace et sécuritaire entre Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard, et les Îles-de-la-Madeleine. On connaît les conditions que ces gens-là vivent depuis très longtemps. On reconnaît donc la nécessité d'avoir un navire qui fait l'affaire. Dans ce contexte, depuis les trois ou quatre mois que je suis au ministère, j'essaie de rassurer ces personnes en leur disant qu'on veut faire quelque chose.

[Traduction]

With regards to the *MIL Davie*, I will be very clear, as I tried to be in the House. The Department of Transport has the responsibility to maintain an efficient and secure link between Souris, Prince Edward Island and Madeleine Islands. We know the conditions these people have endured for a very long time. We therefore acknowledge the need to have a ship that will do the job. In that context, in the three or four months that I have been with this Department, I have been trying to reassure people by telling them that we want to do something.

• 1625

Je considère que la question des emplois à la MIL Davie est aussi très importante, mais c'est quand même une question à part. Lorsque j'ai rencontré le ministre Tremblay de la province du Québec, je lui ai expliqué cela.

On sait que le chantier a fait une proposition sur un programme de financement permettant de construire un navire pour remplacer le *Lucy Maud Montgomery*. Pour nous, c'est une décision qui doit venir du ministère de l'Industrie. Je ne veux pas renvoyer la balle. Il va falloir arriver à une décision. On a établi un échéancier d'une soixantaine de jours pour essayer d'en arriver à une solution. Ce n'est pas au ministère des Transports de décider si on va construire le navire à la MIL Davie. C'est une décision gouvernementale qui sera sans doute prise en consultation avec le gouvernement du Québec et le chantier.

Pour ma part, les gens que je veux rassurer sont les personnes qui doivent être transportées d'un endroit à l'autre. À cet égard, ma responsabilité est primordiale. On va essayer par tous les moyens de trouver un navire qui va leur rendre le service dont ils ont besoin.

On va certainement examiner la question du *smart ship*. On attend toutes les propositions possibles en vue de trouver un moyen d'assurer la survie du chantier naval de Lévis.

The Chairman: Thank you, Mr. Dubé. Mr. Harris has a question.

Mr. Harris: Yes. It is further to my first question with regard to that independent report that was ordered by the previous government. I'm not sure if you said you were aware that the government had received it or not.

Mr. Young: I'm not aware of the document. I'm aware of the helicopter thing, but I'm not aware of the other one.

Ms Jocelyne Bourgon (Deputy Minister of Transport): The helicopter study is the only one. If that's the one you're referring to, we could mention that briefly, but there are no other studies we would be aware of.

Mr. Harris: Transport Canada did one and then apparently the previous transport minister ordered an independent study.

Ms Bourgon: Your point, sir, was on the privatization of the coast guard?

Mr. Harris: Yes.

Ms Bourgon: I'm not aware of that at all. I'm quite aware of a study that was done on helicopter privatization, which is one service rendered by the coast guard.

I consider that the matter of jobs at the MIL Davie is also very important, but that is a separate issue. When I met Minister Tremblay from the Province of Quebec, I explained that to him.

We know that the dockyard has made a proposal on a funding program that would allow it to build a ship to replace the *Lucy Maud Montgomery*. For us, that is a decision that must come from the Department of Industry. I don't want to throw the ball in their court. We will have to come to a decision. We have established a deadline of 60 days to try to come up with a solution. It is not up to the Department of Transport to decide whether the ship will be built at MIL Davie. It is a governmental decision which will certainly be taken in consultation with the Government of Quebec and the dockyard.

As for myself, the people that I want to reassure are those who need transportation from here to there. In that regard, my responsibility is paramount. We will try by all available means to find a ship that will provide the service they need.

We will certainly examine the question of the smart ship. We welcome all possible proposals that would allow us to find a way to ensure the survival of the Levis dockyard.

Le président: Merci, Monsieur Dubé. M. Harris a une question.

M. Harris: Oui. Ma question fait suite à la première que j'ai posée au sujet du rapport indépendant qui a été commandé par l'ancien gouvernement. Je ne suis pas sûr si vous avez dit que vous saviez que le gouvernement l'avait reçu ou non.

M. Young: Je ne suis pas au courant de ce document. Je suis au courant de la question des hélicoptères, mais je ne suis pas au courant de l'autre.

Mme Jocelyne Bourgon (sous-ministre des Transports): L'étude sur les hélicoptères est la seule. Si c'est celle à laquelle vous songez, nous pourrions en parler brièvement, mais nous ne sommes pas au courant d'autres études.

M. Harris: Transports Canada en a fait faire une et l'ancien ministre des Transports aurait commandé une étude indépendante.

Mme Bourgon: Vous parliez de la privatisation de la garde côtière, Monsieur?

M. Harris: Oui.

Mme Bourgon: Je ne suis pas du tout au courant de cela. Je suis parfaitement au courant de l'étude qui a été faite sur la privatisation du service d'hélicoptères, qui est l'un des services fournis par la garde côtière.

[Text]

Mr. Harris: I'm sorry, that's the one I'm talking about, yes.

Mr. Young: Let me just go back to that, because perhaps I didn't make it clear enough.

On the privatization study, regardless of the previous study, we decided that we're not going to privatize. So I didn't have to look at the study.

Mr. Harris: Thank you.

The Chairman: Mrs. Terrana, you were next on the list.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Thank you, Mr. Minister, for coming to talk to us.

The port of Vancouver is in my riding of Vancouver East. I met with the unions and they met with whoever was part of it. We also had a meeting with the port commission. There were a lot of concerns expressed from an organizational and a competitiveness point of view. I also understand that the National Transportation Act Review Commission had asked to do a review of the operations of Canadian ports. There was that kind of request on the part of the port commission. Can you comment on this?

Mr. Young: The port of Vancouver is an extremely important outlet for Canadian exports and we're very much aware of the great interest that people throughout that part of British Columbia have in the port. I'm not certain about the competitive aspect that you raise as to why they would be concerned. I know they want to be able to do more promotion and be able to compete with American ports. I'll be meeting with people with respect to that whole question. Roberts Bank and various other elements come into play there.

As for the question of the review, I'll be stating very soon that we want to take a look at the operation of ports across the country. We want to look at the various types of structures that are in place to manage ports, harbours, and wharves. We especially want to apply similar criteria across the country.

The port of Vancouver is very successful and we look forward to being able to cooperate with them in making sure they're able to compete with foreign competition especially. We do want to ensure that there's a national view of how all the ports in the country have to be operated.

Mrs. Terrana: One suggestion they made concerned Seattle. It's an autonomous port, as you know. That's another idea that came forward.

[Translation]

M. Harris: Pardonnez-moi, c'est bien la question dont je parlais, oui.

M. Young: Permettez-moi d'y revenir parce que je n'ai peut-être pas été assez clair.

Pour ce qui est de l'étude sur la privatisation, peu importe l'autre étude, nous avons décidé que nous n'allions pas privatiser ce service. Vous n'avez donc pas à vous occuper de cette étude.

M. Harris: Merci.

Le président: Madame Terrana, c'est à votre tour.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Monsieur le ministre, je vous sais gré d'être venu.

Le port de Vancouver se trouve dans ma circonscription de Vancouver-Est. J'ai rencontré les syndicats et ceux-ci ont rencontré les autorités. Nous avons également eu une rencontre avec la Commission portuaire. On a exprimé nombre d'inquiétudes sur l'organisation et la compétitivité. Je crois également savoir que la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux a recommandé une étude des opérations des ports canadiens. La Commission portuaire a fait une demande en ce sens. Pouvez-vous nous en parler?

M. Young: Le port de Vancouver revêt une importance extrême pour les exportations canadiennes, et nous savons parfaitement bien que les gens de cette partie de la Colombie-Britannique portent un intérêt considérable à ce port. Je ne vois pas très bien pourquoi ils devrait se préoccuper du caractère concurrentiel que vous venez de mentionner. Je sais que les autorités portuaires veulent faire davantage de promotion et avoir les moyens de concurrencer les ports américains. Je dois rencontrer des gens au sujet de ce problème. Le port de Roberts Bank et d'autres éléments interviennent ici.

Pour ce qui est de l'examen, je ferai très bientôt une déclaration au sujet d'une étude des ports que nous voulons entreprendre à l'échelle du pays. Nous voulons examiner les divers types de structures qui sont en place afin de gérer les ports, les havres et les quais. Nous voulons particulièrement appliquer les mêmes critères à tout le pays.

Le port de Vancouver a beaucoup de succès et il nous tarde de coopérer avec la Commission portuaire pour nous assurer qu'elle aura les moyens de concurrencer tout particulièrement les ports étrangers. Nous voulons nous assurer que la gestion de tous les ports du pays s'inspire d'une perspective nationale.

Mme Terrana: La Commission a fait une suggestion concernant Seattle. C'est un port autonome, comme vous le savez. C'est une idée qui a été lancée.

• 1630

Mr. Young: One of the things you will find, Mr. Chairman, as you and your colleagues do the work of the transport committee, is that wherever you make money and you're successful, you want to be autonomous. Wherever you're not making money and you're in trouble, you really want the government to be involved, but only on a cash basis.

M. Young: Monsieur le président, vous constaterez, au fur et à mesure que vous et vos collègues du Comité des transports avancerez dans vos travaux, que chaque fois qu'on gagne de l'argent et qu'on réussit, on veut être autonome. Mais si on ne gagne pas d'argent et qu'on est dans le pétrin, on veut que le gouvernement intervienne absolument, mais on n'accepte que du comptant.

[Texte]

As far as we're concerned, we're going to make sure, and I can say this today without any equivocation, that where the federal government is involved as an owner or as a financial supporter, we will have our say, whether it's in Vancouver or Halifax, Quebec City or Winnipeg. Where we pay we will have our say.

The Chairman: That's a good standard to be adhering to.

Members, before the minister leaves I'm going to exercise a bit of chairman's prerogative for a yes or no answer.

Mr. Minister, would it be helpful to you and the government for this committee, with all its representation from many parts of the country, to undertake any type of study, probably a comprehensive study, on the future of Pearson International Airport and the southern Ontario airports, with all the public hearings and input from witnesses, etc., and then report to the House?

Mr. Young: Mr. Chairman, I didn't know you were going to ask me that question, but I am pleased you have. I think it would be in the best interests of the people of southeastern Ontario if we were to move as expeditiously as possible on how we're going to manage Pearson International Airport.

I believe the decisions relating to construction and those types of matters should be left to whatever is the new structure. Our department is moving very quickly. I know for some people it's not fast enough. We try to move quickly but also efficiently to arrive at a model we hope will be acceptable.

You may be aware, Mr. Chairman, that there are other members of Parliament who are out getting opinions dealing with how they think it should be managed. I certainly don't want to dictate in any way to the committee. But I do think it's absolutely imperative that we move fairly quickly at Pearson. I have indicated publicly in the past that we would have a decision before the end of this year. You have to understand, to put a structure in place, to be able to do the things required to be done, to sign agreements and so forth, doesn't mean we don't begin that process quite soon.

I think if we have to wait for any prolonged period of time—and I mean by that even to the summer—everything backs up because of the negotiations with whatever that structure will involve. We are looking within the department at everything from the status quo to crown corporations, to the LAA model, enhanced a bit further to the Auditor General's report—

The Chairman: It's the role of regional airports and the whole configuration.

Mr. Young: —to the model put forward by Mr. Nixon in his report on Pearson.

Again, I don't want to interfere. I'm one of the real believers that MPs and the public should have every bit of input they can. But I have to balance that against the need to move fairly quickly at Pearson.

[Traduction]

Pour ce qui nous concerne, nous allons nous assurer, et j'affirme cela aujourd'hui afin qu'aucun doute ne subsiste, que si le gouvernement fédéral est partie prenante en tant que propriétaire ou bailleur de fonds, nous aurons notre mot à dire, qu'il s'agisse de Vancouver, d'Halifax, de Québec ou de Winnipeg. Si on nous met à contribution, nous aurons notre mot à dire.

Le président: C'est un bon principe.

Chers collègues, avant que le ministre ne nous quitte, je vais user de ma prérogative de président pour poser une question exigeant un oui ou un non comme réponse.

Monsieur le ministre, est-ce que vous—même ou le gouvernement trouveriez utile que notre comité, qui représente nombre de régions de notre pays, entreprenne une étude, disons une étude exhaustive, sur l'avenir de l'Aéroport international Pearson et des aéroports du sud de l'Ontario, avec les audiences publiques voulues et des témoignages, etc., pour faire ensuite rapport à la Chambre?

M. Young: Monsieur le président, j'ignorais que vous alliez me poser cette question, mais je suis heureux que vous l'ayez fait. Je pense que l'intérêt supérieur des habitants du sud-est de l'Ontario serait bien servi si nous procédions aussi vite que possible à une étude sur la gestion de l'Aéroport international Pearson.

Je crois que les décisions relatives à la construction et autres questions connexes devraient être laissées à la nouvelle structure en place. Notre ministère agit très rapidement. Je sais que pour certaines personnes, on ne va pas assez vite. Nous tâchons d'agir aussi rapidement et aussi efficacement que possible pour parvenir à un modèle qui sera acceptable, nous l'espérons.

Vous savez peut-être, monsieur le président, qu'il y a d'autres députés fédéraux qui sollicitent des opinions sur le mode de gestion qui doit être envisagé. Loin de moi l'idée de donner des ordres au comité. Mais je crois qu'il est absolument nécessaire d'agir aussi vite que possible à Pearson. J'ai déjà déclaré publiquement qu'une décision serait prise avant la fin de l'année. Vous devez comprendre qu'il faut du temps pour mettre une structure en place, pour faire les choses qui doivent être faites, pour signer les accords et tout le reste, mais cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas commencer très bientôt.

Je crois que si nous devons attendre un certain temps—jusqu'à l'été même—tout est retardé en raison des négociations que nous devons mener avec la structure qui sera en place. Mon ministère examine toutes les possibilités, du statu quo aux sociétés de la Couronne, jusqu'au modèle des administrations aéroportuaires locales, qui a été recommandé par le rapport du vérificateur général. . .

Le président: Il s'agit du rôle des aéroports régionaux et de toute la configuration. . .

M. Young: . . jusqu'au modèle proposé par M. Nixon dans son rapport sur Pearson.

Encore là, je ne veux pas m'ingérer. Je suis de ceux qui croient sincèrement que les députés et le public doivent avoir leur mot à dire. Mais je dois également tenir compte de la nécessité d'agir assez rapidement à Pearson.

[Text]

Some people are going to think the Minister of Transport is confused. He's not, if you listen to him carefully. To be able to devolve what happens at Pearson before the end of the year, you have to begin to act fairly soon. I'm looking forward to hearing from our colleagues in Ontario, generally speaking, with respect to what they think should be done at Pearson. We're going to take that into account.

Now, unless the committee felt it could move very rapidly, I would say it might have the result of delaying that process. That's the best I can do. I could also say to the committee that I think a number of other issues are going to take an enormous amount of your time, issues far more national in scope.

There's no doubt Pearson is an important national airport. It's our flagship airport. I'm not certain how much more study and input we can do without running into the calendar I think a lot of people expect we will respect, that is, to get it done before the end of this year.

So I leave that with you. You can make your own decision.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I know you've requested to leave because of meetings at 4:30 p.m. On behalf of the committee, we thank you for attending.

Ms Deputy Minister, thank you for being with us.

Mr. Young: Thank you. *À la prochaine.*

[Translation]

Certains vont croire que le ministre des Transports ne s'y retrouve plus. Si vous l'écoutez bien, vous verrez que ce n'est pas le cas. Si nous voulons désamorcer ce qui va se passer à Pearson avant la fin de l'année, il nous faudra agir assez vite. Je serai heureux d'entendre les opinions de nos collègues de l'Ontario, de manière générale, au sujet de ce qui devrait être fait à Pearson. Nous tiendrons compte de leur opinion.

Maintenant, à moins que votre comité croit que l'on peut agir très rapidement, je dirais que cela pourrait avoir pour résultat de retarder le processus. C'est le mieux que je puisse faire. Je dirai également au comité qu'à mon avis, il y a d'autres questions qui vont vous occuper passablement, des questions d'envergure nationale.

Il ne fait aucun doute que Pearson est un aéroport national important. C'est notre aéroport-phare. J'ignore si nous pourrions faire d'autres études sans compromettre le calendrier de travail que nous devons respecter, à savoir, prendre une décision avant la fin de l'année.

Sur ce, je vous laisse. Il vous appartient de décider.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Je sais que vous avez demandé à partir parce que vous avez une rencontre à 16h30. Au nom du comité, nous vous remercions d'être venu.

Madame la sous-ministre, merci d'être venue.

M. Young: Merci. *See you later.*

• 1635

The Chairman: Thank you.

Le président: Merci.

Unless there's some sense of urgency or a request for discussion, this committee can stand adjourned until tomorrow at 9:30 a.m., in this room. Thank you.

À moins qu'il n'y ait une urgence quelconque ou un nouveau sujet de discussion, notre comité ajourne jusqu'à demain, 9h30, même salle. Merci.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste—lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré—Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non—livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré—Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Department of Transport:

Jocelyne Bourgon, Deputy Minister.

TÉMOIN

Du ministère des Transports :

Jocelyne Bourgon, sous—ministre.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, February 24, 1994
Wednesday, March 9, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 24 février 1994
Le mercredi 9 mars 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Future business of the Committee

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of rail
rationalization in Eastern Canada

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la
rationalisation ferroviaire dans l'Est du Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Eleni Bakopanos
Gilbert Fillion
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Eleni Bakopanos
Gilbert Fillion
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

ORDER OF REFERENCE*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons:*Tuesday, March 9, 1994

Mr. Milliken (Kingston and the Islands), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 8th Report of the Committee, which was read as follows:

Your Committee also recommends that the following Members be added to the list of Associate Members of Standing Committees:

TRANSPORT

Grose

Wayne

ATTEST

ORDRE DE RENVOI*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes :*Le mardi 9 mars 1994

M. Milliken (Kingston et les Îles), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 8^e rapport du Comité, qui est lu comme suit :

Votre Comité recommande également que les députés suivants fassent partie de la liste des membres associés des comités permanents :

TRANSPORTS

Grose

Wayne

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 24, 1994

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:45 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Acting Members present: Reg Alcock for Anna Terrana; Maurice Bernier for Gilbert Fillion; Raymond Bonin for Charles Hubbard; Harold Culbert for Eleni Bakopanos.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

It was agreed,—That the Committee retain the services of David Cuthbertson to assist the Committee in its work and that a contract for the period February 10 through March 31, 1994, at \$350.00 per day and not to exceed \$14,000.00, be adopted.

It was agreed,—That the Committee form a sub-committee to consider the viability of the Great Lakes – St. Lawrence Seaway system, to report its findings to the Committee before June 30, 1994, and that the membership of the sub-committee be determined after the usual consultations with the Whips of the different parties.

It was agreed,—That the Committee undertake a study of rail rationalization in Eastern Canada, and that hearings commence the week of March 7, 1994.

At 10:49 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, MARCH 9, 1994

(4)

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Gilbert Fillion, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Acting Member present: Peter Thalheimer for Eleni Bakopanos.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From CP Rail: Barry Scott, Chairman and Chief Executive Officer; David Flicker, Vice President, Government and Public Affairs.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee commenced consideration of rail rationalization in Eastern Canada.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 24 FÉVRIER 1994

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 9 h 45, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Reg Alcock remplace Anna Terrana; Maurice Bernier remplace Gilbert Fillion; Raymond Bonin remplace Charles Hubbard; Harold Culbert remplace Eleni Bakopanos.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Le Comité examine ses travaux à venir.

Il est convenu — Que le Comité retienne les services de David Cuthbertson pour l'aider dans ses travaux; qu'un contrat soit conclu pour la période du 10 février au 31 mars 1994, au taux de 350\$ par jour, sans dépasser 14 000\$.

Il est convenu — Que le Comité établisse un sous-comité chargé d'examiner la viabilité de la voie maritime Grands Lacs – Saint-Laurent, lequel devra présenter ses conclusions avant le 30 juin 1994, et que la composition soit déterminée par des consultations entre les whips des partis.

Il est convenu, — Que le Comité entreprenne une étude sur la rationalisation des chemins de fer dans l'Est du Canada, et que les audiences débutent dans la semaine du 7 mars.

À 10 h 49, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 9 MARS 1994

(4)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 33, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Gilbert Fillion, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Peter Thalheimer remplace Eleni Bakopanos.

Membre associée présent: Elsie Wayne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De CP Rail: Barry Scott, président du conseil et chef de la direction; David Flicker, vice-président, Affaires publiques et gouvernementales.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité entreprend d'étudier la rationalisation ferroviaire dans l'Est du Canada.

Barry Scott made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

It was agreed, — That the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway be composed of Dick Harris, Michel Guimond, Jim Jordan, Charles Hubbard, and Joe Comuzzi as Chairperson.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

Barry Scott fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Il est convenu — Que le Sous-comité de la voie maritime du Saint-Laurent soit formé de Dick Harris, Michel Guimond, Jim Jordan, Charles Hubbard et de Joe Comuzzi (président).

À 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

[Translation]

EVIDENCE**TÉMOIGNAGES**

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Enregistrement électronique]

Wednesday, March 9, 1994

Le mercredi 9 mars 1994

• 1534

The Chairman: I call to order this meeting of the Standing Committee on Transport.

Le président: Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports.

• 1535

We'll begin our first meeting on the consideration of rail rationalization in eastern Ontario—I'm sorry, that's eastern Canada. Coming from Ontario, you see, there's partisan interest already. We'll begin with our first witness on the subject.

Nous commençons aujourd'hui notre étude de la rationalisation ferroviaire dans l'est de l'Ontario—excusez-moi, dans l'est du Canada. Étant de l'Ontario, comme vous pouvez le voir, j'ai déjà un parti-pris. Nous recevons donc aujourd'hui nos premiers témoins sur la question.

We want to welcome Mr. Barry Scott, chairman and CEO, CP Rail. Joining him is the vice-president of government operations and public affairs, Mr. David Flicker.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Barry Scott, président du Conseil et chef de la Direction de CP Rail. M. David Flicker, vice-président des Affaires publiques et gouvernementales, l'accompagne.

Mr. Scott, welcome back to our committee. We've met on different occasions on different issues here at this committee. We look forward to your frank and forthright comments to our questions.

Monsieur Scott, notre comité est heureux de vous accueillir de nouveau. Vous avez déjà comparu devant nous à diverses reprises sur différentes questions. C'est avec impatience que nous attendons des réponses franches et directes à nos questions.

I understand you do not have a prepared statement but would like to have a few remarks before we begin.

Je crois comprendre que vous n'avez pas préparé de déclaration mais que vous aimeriez faire quelques observations avant que nous ne commencions.

Mr. Barry Scott (Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail System): That's correct, Mr. Keyes, I don't have a prepared statement. I thought there might be a few remarks I could make that might be helpful to members to some degree, by setting the stage for an understanding of why CN and CP are sitting down and discussing the possibility of a merged operation in eastern Canada.

M. Barry Scott (président du Conseil et chef de la Direction, Réseau CP Rail): C'est exact, monsieur Keyes, je n'ai pas préparé de déclaration. J'ai pensé cependant qu'il serait peut-être utile pour les députés que je dise quelques mots au sujet des raisons pour lesquelles le CN et le CP sont en train de négocier la possibilité d'une fusion de leurs activités dans l'est du Canada.

I would like to start with a brief overview of what our business is at CP Rail System across Canada, and the parallel with CN. Although Paul Tellier can speak for himself, I think there is great commonality between the two railways.

J'aimerais tout d'abord, vous donner un bref aperçu des activités du Réseau CP Rail au Canada et d'établir une comparaison avec le CN. M. Tellier pourra vous en parler lui-même, mais je pense que les deux réseaux ferroviaires ont de nombreux points communs.

We form our business, our railway, into two business units. Basically it's the haulage of bulk commodities such as grain and coal and potash and sulphur, almost exclusively handled in western Canada and from western Canada down into the United States. The other business unit has to do with intermodal traffic, that is, traffic that is largely truck-competitive, that either does, in some instances, move by truck and then by rail, or could, or else moves by truck alone and rail alone but could be interchanged.

Nous avons deux grandes sphères d'activité. Il y a d'abord le transport des marchandises en vrac comme le grain, le charbon, la potasse et le soufre, qui se fait presque exclusivement dans l'Ouest canadien et à partir de l'Ouest canadien vers les États-Unis. Notre deuxième sphère d'activité est celle du transport intermodal qui fait surtout concurrence au transport routier et qui se fait, dans certain cas, par camion ensuite par rail ou par camion seulement, et par rail seulement, mais en étant interchangeable.

This traffic is largely centred to, from and within eastern Canada. The traffic does flow across the country. It does go down to the United States and back up, particularly import-export containers. But the focus is largely in the east. We look upon these two sets of traffic, as you will, as two distinct business units. They each draw in a different character of rail service, with different equipment. They require different track, as a matter of fact. Basic track characteristics are not the same for the two. As well, we deal with the assets as affecting, as being related to, the two different businesses.

Ces activités sont concentrées en grande partie dans l'est du Canada. Le trafic s'effectue dans tout le pays, ainsi que vers les États-Unis et à partir des États-Unis, surtout celui des conteneurs import-export, mais ils sont surtout concentrées dans l'Est. Nous considérons ces deux secteurs d'activité comme deux unités bien distinctes. Chacune de ces unités se rapporte à un type de service ferroviaire différent, avec du matériel différent. En fait, les voies utilisées pour chacune de ces activités sont différentes. Les caractéristiques de base des voies ne sont pas les mêmes pour les deux. En outre, nous traitons les actifs comme s'il s'agissait en fait de deux entreprises différentes.

[Texte]

Most of the bulk traffic in the west is what we call market-competitive traffic. That is, the level of railway rates is largely dictated by our need, jointly with our customers, to get into foreign markets.

Probably the one that is the easiest to understand is coal. Canada competes with Australia in the Japanese coal market. What gets Canadian coal into Japan versus Australian coal is because of, obviously, quality and dependability, but also cost, the total cost to mine it, deliver it to the west coast and carry it by water to Japan.

When the Canadians go over to sell coal to the Japanese, they do so in competition with the Australians; therefore, unless we as a railroad are able to work with our customer, the coal producer, to get his coal into the Japanese market, then we don't make any money.

In the railway business, we are essentially a derivative business. We can't ourselves increase the production of the commodities we carry. We can only look to the shipper, the producer, to do that. So there is an element of partnership. There is an element of interdependability, if you will.

In this case, in most bulk commodities, it's the market that dictates to the participants what they're able to charge and what they're able to keep after all the expenses are paid.

• 1540

Grain and coal are about two-thirds to 70% of the total business we do in the west. Just to give you an idea of the impact of those two commodities on our western operations, most members know grain is about 35% to 40% of that, a very highly regulated commodity in a highly regulated system.

Setting prices is done by formula that is costed independently of the railways. The rates the railways may charge are set accordingly, not by the railways but by others.

Just to give you some idea of what we face, sulphur right now is a commodity in such low demand that producers are "pouring to block on the ground" because the market won't pay what the producer would have to pay to produce the sulphur and get it to market currently.

All this indicates there are ups and downs in these markets, and when the sulphur producer can't sell, we don't move.

In the 1980s both railways—but I'll speak for our own, CP Rail—received some very large-scale capital investment. As a result of shippers' expectations of the way volumes would grow into the future, there was a large amount of money in that decade that was invested, almost three-quarters of it in western Canada. All the capital expenditures the Canadian railways made during the 1980s went into the west. It went there to increase capacity and to clear some capacity blockages that both CN and CP had on their lines. As you know, it was during that period that the Western Grain Transportation Act came about to reform the way in which the railways were being paid for the carriage of grain.

[Traduction]

La majeure partie du trafic des produits en vrac dans l'Ouest est ce que nous appelons un trafic de compétitivité, c'est-à-dire que le niveau des taux ferroviaires est en grande partie dicté par la nécessité pour nous et nos clients de pénétrer les marchés étrangers.

L'exemple le plus facile à comprendre est sans doute celui du charbon où le Canada fait concurrence à l'Australie sur le marché japonais. Si le Japon préfère le charbon canadien au charbon australien, c'est sans doute en raison de sa qualité et de sa fiabilité, mais également en raison du coût, le coût total pour l'extraire, le livrer sur la côte ouest et le transporter par navire jusqu'au Japon.

Lorsque les Canadiens vendent leur charbon aux Japonais, ils sont en concurrence avec l'Australie; par conséquent, si en tant que compagnie ferroviaire nous ne pouvons pas travailler avec notre client, le producteur de charbon, et lui livrer son charbon sur le marché japonais, nous ne faisons aucun profit.

Les entreprises ferroviaires sont essentiellement des entreprises secondaires. Nous ne pouvons pas augmenter nous-mêmes la productions des produits que nous transportons. Nous devons compter sur l'expéditeur, le producteur, pour le faire. Il y a donc un élément de partenariat. Il y a un élément d'interdépendance, si vous voulez.

Dans ce cas-ci, pour la plupart des produits en vrac, c'est le marché qui dicte aux participants le prix qu'ils sont en mesure de demander et ce qu'ils peuvent garder une fois toutes les dépenses payées.

Les céréales et le charbon représentent les deux tiers à 70 p. 100 de notre trafic ferroviaire dans l'Ouest. Pour vous donner une idée de l'importance de ces deux produits pour nos activités dans l'Ouest, la plupart des députés savent que les céréales représentent environ de 35 à 40 p. 100 du total, et qu'il s'agit d'un produit extrêmement réglementé dans un système extrêmement réglementé.

Les prix sont établis selon une formule qui est calculée indépendamment des chemins de fer. Les tarifs demandés par les chemins de fer sont établis en conséquence, non par les chemins de fer mais par d'autres.

À titre d'exemple, le soufre est un produit si peu en demande à l'heure actuelle que les producteurs «le coulent en blocs pour le stocker» parce qu'ils ne peuvent pas obtenir le prix de ce qu'il leur en coûterait pour produire le soufre et le faire transporter.

Tout cela montre bien les hauts et les bas de ces marchés, et lorsque le producteur de soufre ne peut pas vendre, nous sommes bloqués.

Dans les années quatre-vingts, il y a eu d'importants investissements dans les deux compagnies ferroviaires—mais je ne parlerai ici que de la nôtre—CP Rail. Comme les expéditeurs s'attendaient à une grande croissance des volumes, on a investi des sommes considérables au cours de cette décennie, dont presque les trois quarts dans l'Ouest canadien. Toutes les dépenses d'investissement engagées par les chemins de fer canadiens dans les années quatre-vingt sont allées dans l'Ouest afin d'augmenter la capacité des lignes du CN et du CP. Comme vous le savez, c'est à cette époque que l'on a adopté la Loi sur le transport du grain de l'Ouest afin de modifier la façon dont les compagnies de chemin de fer se faisaient payer pour le transport du grain.

[Text]

One result of that was that everybody was somewhat over-optimistic during the 1980s, shippers in particular, in their estimate of what was going to happen in the future. What we've ended up with is a certain amount of over-capacity at this time. Although railways have to build in steps, they can't make these changes in such a way that they exactly parallel the volumes that are shipped.

There's a likelihood there will be further western grain transportation reform. There is some consideration being given to changing the method of payment being changed. That's going to lead to further rationalization of the railway networks in the west. In fact until that issue is resolved and some certainty comes to bear on the future, there probably is a bit of a hiatus on any of the rationalizing plans that might even be dictated now.

When that reform takes place there is going to have to be great care given to the fact that the underlying rail costs are permitted to show themselves through in the prices the railways will be allowed to charge. The only way the interface of highway and rail is going to be allowed to find its own level is if there is no artificiality introduced into the railway rate network in the future such as was introduced in the past, which has led in part to the difficulties we face today as exporters.

Certainly I can speak for CP Rail. We would look forward to reform because in the longer run it will be beneficial for the Canadian grain producer and Canada's ability to compete, but it will probably be a transition that will not be without its bumps along the way.

In the east, as I said before, our traffic is largely truck competitive. I might also add that there are narrow profit margins on this traffic. There is an element of market competitiveness. For example, I would say to you that if an automobile manufacturer in Canada has to reach the North American market, that producer would have to be a low-cost producer to compete for the market with other plants in North America.

• 1545

But the distribution system also has to be low-cost to allow, in total, the producer to get into the markets where he does compete with other manufacturers or even other plants of the same manufacturer. So there's a lot of pressure upon both producers and the distribution network to reflect that kind of market competition, as well as the fact that we are also competitive with highway transport.

I think everyone—at least of my age—recognizes that after World War II a lot of money went into highway construction in this country. It went into it for good and valid reasons because there was a change in the way we were approaching the manufacturing markets as a country, both for domestic and export movements.

Trucks have led to increased flexibility; they have virtues railways can't match in some respects, just as the railways have virtues the truckers can't match. In a sense, however, it would be best in the longer run if the two forms of transport could find the position at which they meet effectively and can be interchanged effectively.

[Translation]

Résultat, tout le monde a été un peu trop optimiste pendant les années quatre-vingt, notamment les expéditeurs. Nous nous sommes donc retrouvés avec une certaine surcapacité. Même si les compagnies de chemin de fer doivent augmenter leur capacité par étape, elles ne peuvent pas le faire de façon exactement parallèle aux volumes qui sont expédiés.

Il est fort probable qu'il y aura une autre réforme du transport du grain de l'Ouest. On envisage la possibilité de changer la méthode de paiement, ce qui devrait entraîner une nouvelle rationalisation des réseaux ferroviaires dans l'Ouest. En fait, jusqu'à ce que ce programme soit réglé et que l'avenir soit un peu plus certain, on ne pourra sans doute pas donner suite aux plans de rationalisation que l'on pourrait imposer maintenant.

Lorsque cette réforme interviendra, on fera particulièrement attention au fait que les coûts ferroviaires sous-jacents peuvent être reflétés dans les tarifs que les chemins de fer pourront demander. Le transport routier et le transport ferroviaire ne pourront trouver le bon niveau de complémentarité que si aucun élément artificiel n'est introduit dans le régime tarifaire du réseau ferroviaire comme cela a déjà été le cas et ce qui a mené en partie au problème auquel nous devons faire face aujourd'hui en tant qu'exportateurs.

Je peux vous assurer que le Réseau CP Rail se réjouirait d'une réforme car elle finirait par être avantageuse pour le producteur de grain canadien et pour la compétitivité du Canada, mais cette transition ne se fera sans doute pas sans heurts.

Dans l'Est, comme je l'ai déjà dit, notre principal concurrent est le transport routier. J'ajouterai également que notre marge de profits est très étroite. Il y a un élément de compétitivité. Par exemple, je dirais que si un fabricant d'automobiles canadien veut pénétrer le marché nord-américain, il devra produire à faible coût s'il veut faire concurrence aux autres usines d'automobiles en Amérique du Nord.

Le réseau de distribution doit lui aussi être à faible coût pour permettre au producteur de pénétrer les marchés où il doit faire concurrence à d'autres fabricants ou même à d'autres usines du même fabricant. D'énormes pressions s'exercent sur les producteurs et le réseau de distribution pour qu'ils reflètent ce genre de concurrence du marché et le fait que nous concurrençons également le transport routier.

Je pense que tout le monde—du moins tous ceux de ma génération—reconnaît qu'après la Seconde guerre mondiale on a beaucoup investi dans la construction de routes au Canada. On l'a fait pour de bonnes raisons, car on était en train de changer notre façon d'aborder les marchés de la fabrication, tant pour les mouvements intérieurs que pour l'exportation.

Les transporteurs routiers ont amené une plus grande souplesse; ils ont certains avantages que les transporteurs ferroviaires n'ont pas, tout comme ces derniers ont des avantages que les transporteurs routiers n'ont pas. Cependant, en un sens, il serait préférable à long terme que les deux modes de transport puissent trouver le niveau auquel ils peuvent se compléter de façon efficace.

[Texte]

The problem with this idea is that rail and highway have not been put on the same footing during this period of time, leading to the current days, with respect to either taxation or certain other regulation that affects them. I would say that has tended to obscure the real cost trade-off point for these two.

I think the true answer in the end—if we can get it right—is that this country, which has a lower density of distribution lanes than does the United States, is going to have to find the optimum trade-off point in order to get the cost-effectiveness that producers require. To some extent, the remedy for that lies in perhaps looking again at the policy that underlies or masks these two costs and the levels of taxation that the two modes face, because the rail industry has a strong belief that the taxation levels we pay—with fuel tax being greater than the truckers' in some cases—distorts the kind of costs that underlie our pricing, and certainly distorts it in the North American sense, in that the U.S. railroads have far less taxes to pay, both in property and fuel, than do Canadian roads.

There is one study that was done that shows that an intermodal train travelling between Toronto and Vancouver through Canada will pay somewhere between \$6,000 and \$7,000 per train more in fuel taxes than would a U.S. road travelling through to the west coast of the United States over a similar distance. Now, that certainly places the Canadian railways at a disadvantage when traffic can often move over either route, and they will increasingly be vulnerable to that kind of selection by the shipper.

What's happened, of course, as we build highways is that this evolution that has taken place, both in what's needed by the shipper and in the construction of highways itself—to some extent perhaps distorted or obscured by the policies that have been built up over time—has left large portions of the original railway lines under-utilized, particularly in the east.

The density of traffic moving over CN and CP lines in the east is only about 50% to 60% that of comparable United States railroads. Now, I said earlier that Canada is probably a country that will never be able to generate the densities that are generated in the United States, given the population differences. But still, to a large degree, this density difference is the result of the way we in this country are permitted to utilize our railway lines in the east.

What has happened in the United States, with new regulation, new legislation, and a new day for the railroads, is that they have been allowed to rid themselves of large amounts of under-utilized trackage and are in a much better situation today.

The problem with us has been in part that when the National Transportation Act came into being in 1987, there was a fear the railways would act too aggressively in rationalizing their lines, particularly in the east. Parliament, in its wisdom, put a 4% annual limit on what we could do. Superficially, that seems to prevent the railways from going too far too fast, but it had a side effect that has proven to be far more onerous.

[Traduction]

Malheureusement, jusqu'à présent le transport ferroviaire et le transport routier n'ont pas été sur un pied d'égalité en ce qui concerne la fiscalité ou certains autres règlements qui les touchent. Je dirais que cela a plutôt embrouillé le point réel d'harmonisation sur le plan des coûts.

Je pense que la vraie réponse finalement—si on arrive à la trouver—c'est que notre pays, dont la densité des voies de distribution est plus faible qu'aux États-Unis—devra trouver le point d'harmonisation optimale afin d'obtenir la rentabilité dont les producteurs ont besoin. Dans une certaine mesure, la solution consiste peut-être à réexaminer la politique sous-jacente à ces deux coûts ou qui les masque, ainsi que les niveaux d'imposition des deux modes, car l'industrie ferroviaire est fermement convaincue que les niveaux d'imposition que nous payons—la taxe sur les carburants étant plus élevée que celle des transporteurs routiers dans certains cas—fausse les coûts à partir desquels nos prix sont établis. C'est le cas certainement sur le marché nord-américain, en ce sens que les chemins de fer américains ont beaucoup moins de taxes à payer que les chemins de fer canadiens, tant sur le plan foncier que sur le plan du carburant.

Une étude indique que pour un train intermodal qui traverse le Canada pour se rendre de Toronto à Vancouver, il faut payer entre 6 000 et 7 000\$ de plus par train en taxes sur les carburants que ne doivent payer les chemins de fer américains pour couvrir la même distance aux États-Unis. Or, cette situation désavantage les chemins de fer canadiens puisque, très souvent, les trains peuvent passer soit par le Canada soit par les États-Unis. Ils seront de plus en plus vulnérables à ce genre de choix de la part de l'expéditeur.

Naturellement, au fur et à mesure que nous avons construit des routes, les besoins de l'expéditeur ont évolué et dans une certaine mesure, cette évolution a été déformée ou obscurcie par les politiques que nous avons accumulées avec le temps—et la construction de ces routes a abouti à la sous-utilisation d'une grande partie des lignes ferroviaires originales.

La densité du trafic sur les lignes du CN et du CP dans l'Est ne représente qu'environ 50 à 60 p. 100 de la densité du trafic aux États-Unis. Or, j'ai dit tout à l'heure que le Canada ne pourra sans doute jamais avoir les mêmes densités qu'aux États-Unis, étant donné qu'il n'a pas la même population. Cependant, dans une grande mesure, cette différence de densité est due à la façon dont on nous permet d'utiliser nos lignes ferroviaires dans l'Est.

Aux États-Unis, grâce à la nouvelle réglementation, à la nouvelle législation et une nouvelle ère pour les chemins de fer, les compagnies ferroviaires ont pu se débarrasser de nombreuses voies sous-utilisées et se retrouvent en bien meilleure position aujourd'hui.

• 1550

Le problème chez nous est dû en partie au fait que lorsque la Loi de 1987 sur les transports nationaux est entrée en vigueur, on craignait que les compagnies ferroviaires ne rationalisent trop leurs lignes, particulièrement dans l'Est. Le Parlement, dans sa sagesse, a imposé une limite annuelle de 4 p. 100. À première vue, cela pourrait sembler avoir empêché les compagnies ferroviaires d'aller trop loin, trop rapidement, mais cela a eu des effets secondaires qui se sont avérés beaucoup plus onéreux.

[Text]

It really turned the railway industry and individual railways away from looking at the larger picture. They'd been given a licence to slice away like a salami rather than standing back and taking a look at the networks as a whole.

That limit recently came off and it caused us to try to stand back and look at the network as a whole. One of the reasons CN and CP have arrived at where they are today and are discussing this... if you want to look at a situation such as has developed in eastern Canada and the railway industry, you might try to take a look at the whole network at one time.

Take all of the assets and see what might best be done. As much as everyone is interested in the railway industry in the east, the people who try to run it, try to make a living of it and try to make sure it is capable of doing the job the country wants from it, are the most interested. Or at least we feel we're the most interested, because we spend most of our day being interested.

You might ask what we've done in the management of the business up until now. What have we done to contain our costs? There are many things that managers can do that do not rely on policy or legislation and regulation.

In the last 10 years, in order to curtail costs, CP Rail has substantially revamped its railway operation in Canada. Part of this came about in preparation for the new National Transportation Act and the pressures that would bring. Part of it came about because we wanted to improve our operation, thereby making it more valuable to the user.

Since employment is about 50% of our total cost in running the railroad, in the last 10 years we have downsized our railway workforce by more than 40%, and we did that in a period when our workload increased by 50%. So while the workforce has gone down, the workload produced by that workforce has gone up.

We've also made substantial investment in just about every area of our business. I'm not talking about maintenance capital; I'm talking about capital for new and improved facilities. Track yards, information systems, shop facilities, tunnels, locomotives—incidentally, CP Rail has done well enough to sell some of these train control systems to U.S. railroads.

In the last 10 years we've put in about \$3 billion in new capital investment. So we have not been—on either count—trying to control costs or been willing to put in investment. We have not been reluctant to act.

As a result we have—as you have read in the media—an overall loss in the east between CN and CP of approximately \$2 billion over the last five years, an amount sufficiently large to make us look very hard at what we're doing and will do in the future. The question—I will finish with this and then stop talking and start listening—is where we are now on the issue of rationalization.

[Translation]

En effet, plutôt que d'examiner l'ensemble des réseaux, le secteur ferroviaire et les compagnies de chemins de fer individuelles ont reçu l'autorisation de couper comme on tranche dans un salami.

Et cette limite ayant été éliminée récemment, nous avons donc tenté de prendre un peu de recul et d'examiner le réseau dans son ensemble. L'une des raisons pour lesquelles le CN et le CP en sont là aujourd'hui et négocient cette... si on veut examiner une situation comme celle qui a évolué dans l'Est du Canada et dans le secteur ferroviaire, il faut essayer d'examiner tout le réseau à un moment donné.

Il faut examiner tous les actifs pour voir quelle serait la meilleure solution. Même si tout le monde s'intéresse au secteur ferroviaire dans l'Est, ce sont les gens qui tentent de l'exploiter, d'en faire leur gagne-pain et de faire en sorte qu'il fasse ce que l'on attend de lui qui sont les plus intéressés. Ou du moins nous pensons être les plus intéressés, car nous passons la plupart du temps à nous y intéresser.

Vous vous demandez peut-être ce que nous avons fait jusqu'à présent sur le plan de la gestion, pour limiter nos coûts. Les gestionnaires peuvent prendre bien des mesures qui ne dépendent pas de la politique, de la loi ou de la réglementation.

Au cours des 10 dernières années, pour réduire les coûts, le Réseau CP Rail a considérablement réorganisé son exploitation ferroviaire au Canada. Nous l'avons fait en partie en prévision de la nouvelle Loi sur les transports nationaux et des pressions que cette dernière exercerait. Mais nous l'avons fait également parce que nous voulions améliorer notre réseau, pour en accroître la valeur pour l'utilisateur.

Étant donné que la main-d'œuvre représente environ 50 p. 100 du coût total d'exploitation des lignes de chemin de fer, au cours des 10 dernières années nous avons réduit notre main-d'œuvre de plus de 40 p. 100, et ce au cours d'une période où notre charge de travail a augmenté de 50 p. 100. Donc, même si les effectifs ont été réduits, la charge de travail produite par ces effectifs a augmenté.

En outre, nous avons fait d'importants investissements dans presque tous nos secteurs d'activités. Je ne parle pas seulement d'investissements dans l'entretien mais dans de nouvelles installations et des améliorations. Gare de triage, système informatique, ateliers, tunnels, locomotives, le Réseau CP Rail a même vendu certains de ses systèmes de contrôle du trafic aux compagnies ferroviaires américaines.

Au cours des 10 dernières années, nous avons investi environ 3 milliards de dollars. On ne peut donc pas dire que nous ayons hésité à agir, que ce soit pour tenter de contrôler les coûts ou pour investir.

Par conséquent, comme vous avez pu le lire dans les journaux, le CN et le CP ont enregistré une perte globale d'environ 2 milliards de dollars au cours des cinq dernières années, perte qui est assez importante pour nous faire examiner de très près ce que nous faisons et ce que nous ferons à l'avenir. Une dernière question avant de m'arrêter de parler et de commencer à écouter. Il s'agit de savoir où nous en sommes maintenant sur la question de la rationalisation.

[Texte]

CN and CP sat down and tried to scope their problem from the top down in an analytical way. What was the problem? What was the size of the problem? What were the likely areas that could lend themselves to rethinking? We spent the last year doing that, including going up a couple of alleys to find out that they were blind.

[Traduction]

Le CN et le CP ont essayé d'examiner ensemble leur problème d'une façon analytique. En quoi consiste le problème? Quelle est la taille du problème? Quels sont les secteurs qui pourraient le mieux se prêter à une réorganisation? Nous avons passé les 12 derniers mois à examiner ces questions et à étudier certaines solutions qui ne se sont pas révélées être les bonnes.

• 1555

We scoped out the size of the problem. The \$2 billion is a quantitative evaluation. We looked—I wouldn't say superficially—analytically at what we might do. We then concluded that if we were going to go ahead with this, there were two major areas we had to look at in particular detail.

Nous avons évalué l'ampleur du problème. Les 2 milliards de dollars sont une évaluation quantitative. Nous avons regardé—je ne dirais pas de façon superficielle—mais plutôt de façon analytique ce que nous pourrions faire. Nous en sommes alors venus à la conclusion que pour aller de l'avant, il fallait examiner en détail deux grandes questions.

One, what kind of corporate structure would we put around an organization? I'm saying "put around an organization" if that contemplates merger, and it contemplates merger as being the most likely answer to this problem at this stage. We find that merger has the prospect of allowing us to be far more efficient and effective than do some other alternatives, such as using one railway's track and both of us operating over it. There are good reasons why those differences exist.

Tout d'abord, quel type de structure d'entreprise donnerions-nous à une organisation? Je dis «donner à une organisation» si cela implique une fusion, et je pense que dans ce cas-ci la fusion est peut-être la meilleure solution à notre problème à cette étape-ci. Nous pensons qu'une fusion nous permettrait d'être beaucoup plus efficaces et efficients par rapport à d'autres solutions, comme l'utilisation de la voie d'une seule compagnie ferroviaire par les deux compagnies. Il y a de bonnes raisons qui justifient ces différences.

So we've come to the conclusion at CN and CP that merger holds the most likely promise of being an effective solution. The first thing we've turned our attention to is corporate structuring. What is the corporate structure? What is it going to be from the corporate governance point of view? What is the financial structure that's going to surround it? How independent is it going to be in the management? All of these matters we are currently starting to look at in detail at CN and CP.

Au CN et au CP nous en sommes donc venus à la conclusion qu'une fusion serait sans doute la solution la plus efficace. La première question qui a retenu notre attention est celle de la structure de l'entreprise. Quelle est la structure de l'entreprise? Quelle sera-t-elle du point de vue de la direction de l'entreprise? Quelle sera la structure financière? Aura-t-elle une gestion indépendante? Nous sommes en train de commencer à examiner toutes ces questions en détail au CN et au CP.

If we can find ourselves in agreement on these issues, if the government, as the owner of CN and as the creator of transport policy, finds our recommendation satisfactory, if my own board acting for our shareholders finds that recommendation satisfactory, then we would move to the next phase. The next phase is really the commercial/operational question.

Si nous arrivons à nous entendre, si le gouvernement, qui est propriétaire du CN et l'auteur des politiques de transport, juge notre recommandation satisfaisante, si mon propre Conseil d'administration, qui représente nos actionnaires, juge également cette recommandation satisfaisante, nous pourrions passer à la prochaine étape. La prochaine étape est en fait la question commerciale et opérationnelle.

What is it we're going to put together? How is it going to be done? What lines, what yards will be affected? What type of train service are we going to give? How do we handle our customers' needs? That's really the operational/commercial side of the equation. That's what we would have to handle.

Qu'allons-nous mettre sur pied exactement? Comment allons-nous procéder? Quelles lignes, quelles gares seront touchées? Quel type de service ferroviaire allons-nous offrir? Comment allons-nous répondre aux besoins de nos clients? Voilà donc l'aspect commercial et opérationnel de la question. Voilà ce qu'il nous faudra régler.

But I think first we have to understand that we can agree on the governance, the financial structure, the ownership principles and the management principles of this company. If we stumble there or can't come to an agreement or can't find an answer that works, then there's not much use going to the next phase and turning our attention to the detail that will have to go into the next phase.

Mais tout d'abord, je pense que nous devons comprendre que nous pouvons nous entendre sur l'administration, la structure financière, les principes de propriété et les principes de gestion de cette entreprise. Si nous n'en arrivons pas à une entente ou ne trouvons pas la bonne réponse, il ne servira à rien de passer à la prochaine étape et de nous attarder aux détails qu'il nous faudra examiner lors de cette prochaine étape.

So it's a step-by-step process we're going through. As I say, where we are now is that we've started on the governance, the financial structure and so forth.

Nous devons donc procéder étape par étape. Comme je l'ai dit, nous en sommes maintenant à examiner la question de la gestion, de la structure financière, etc.

With that, Mr. Keyes, members, I'd be happy to try to answer any questions I've raised.

Sur ce, monsieur Keyes et membres du Comité, c'est avec plaisir que je vais maintenant tenter de répondre à vos questions.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Scott, for your thorough presentation to the committee. We hope to draw out more from you in the questions that will follow.

I guess that's the only downside in being the chairman—you can't drill away with the questions. I'll leave it to my colleagues.

First up is Mr. Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur Scott, je vous remercie pour votre présentation. Je vais tenter d'être bref dans mon préambule pour pouvoir maximiser cette période de questions.

En ce qui nous concerne, on se réjouit de voir que vous êtes en train de discuter avec le CN d'une possibilité d'opérer de façon plus efficace et plus efficiente. Par contre, avec la série de questions que vous avez soulevée en toute fin d'exposé, à savoir quelles lignes, quelles gares, comment répondre aux besoins de nos clients, quelle sera la structure financière, je crois que vous allez convenir avec moi, que beaucoup de questions demeurent sans réponse.

Je suis persuadé que ceci devrait vous persuader de cesser d'enclencher un processus de demande d'abandon de nouvelles voies. Je vois que mon collègue, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, est ici. Il est dans notre intention de demander au ministre des Transports d'ordonner un moratoire sur la fermeture et l'abandon de toutes nouvelles lignes, étant donné que beaucoup d'inconnus demeurent encore en suspens. Tout comme le gouvernement l'a fait pour les fermetures de bureaux de postes, ce qui a été, ça ne me gêne pas de le dire, une très bonne décision de la part du gouvernement libéral. . .

• 1600

Votre compagnie est-elle prête à s'engager de cesser d'enclencher le processus? Vous savez qu'on parle de Sherbrooke, Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, de la subdivision de Lachute et d'autres également.

Mr. Scott: Mr. Guimond, the short answer is no, we are not prepared to put a moratorium on abandonments. I would like to try to explain why, because I understand your concerns.

We can't afford to stop. There is a law that surrounds us in placing applications for abandonment. It requires us to demonstrate certain facts to qualify for abandonment. We are in a position, and you can see from the sums I'm talking about here, where we can't stop the clock on our own situation. We can't from a financial point of view. Our shippers don't want us to from a point of view of committing new investment. This kind of drain can't go on.

I'm sure you are familiar with the National Transportation Act Review Commission and some of the suggestions made by that commission, or recommendations made to handle the subject. But I am simply saying we can't stop the world at this stage and get off in the hope that nothing else will go on. I wish we could in some respects. We are putting a lot of pressure on railway management to make changes and to make improvements. But time is running. The clock is running on us.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Scott, pour cet exposé très complet que vous avez présenté au Comité. Nous espérons que vous nous donnerez encore plus de détails lorsque vous répondrez à nos questions.

Je suppose que c'est l'un des seuls désavantages d'être président: On ne peut pas poser les questions, il faut laisser cela aux collègues.

Tout d'abord, monsieur Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you for your presentation, Mr. Scott. I will try to be brief in my preamble to leave maximum time for questions.

As far as we are concerned, we are happy to see that you are discussing with the CN the possibility of creating a more efficient and a more effective railway network. However, with all the questions you have raised at the end of your presentation, i.e. which lines, which yards, how you are going to handle your customers' needs, what type of financial structure you are going to have, you will agree with me that a lot of questions remain without an answer.

I am convinced that this should persuade you to stop triggering a process of new tracks abandonment request. I see that my colleague, the Parliamentary Secretary for the Minister of Transport is here. We intend to ask the Minister of Transport to order a moratorium on the closing up and the abandonment of any new line, since a lot of elements are still unknown. Just like the Government did in the closing up of post offices which was, I am not embarrassed to say it, a very good decision on the part of the Liberal Government. . .

Is your company prepared to make a commitment to stop the abandonment process? You know that there have been talks about Sherbrooke, St. John in New Brunswick, the Lachute subdivision and others as well.

M. Scott: Monsieur Guimond, en un mot: non. Nous ne sommes pas prêts à placer un moratoire sur les abandons de lignes. Permettez-moi de vous expliquer nos raisons, car je comprends votre inquiétude.

Nous ne pouvons pas nous permettre d'arrêter le processus. Les demandes d'abandon de lignes sont régies par une loi qui nous oblige à prouver certains faits avant d'obtenir l'autorisation. Notre situation, comme le montre les chiffres que j'ai mentionnés, ne nous permet pas de nous arrêter maintenant. Nous ne pouvons pas nous le permettre sur le plan financier. Nos expéditeurs ne veulent pas que nous nous arrêtons maintenant à cause des nouveaux investissements engagés. Il faut mettre fin à ces pertes.

Je suis sûr que vous connaissez bien la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux et certaines des suggestions ou recommandations qui ont été présentées par cette Commission à ce propos. Je veux simplement dire que nous ne pouvons pas arrêter le processus maintenant et laisser les choses en l'état en espérant que rien ne se produira. Je souhaiterais pouvoir le faire, d'une certaine manière. Nous exerçons beaucoup de pressions auprès des cadres pour qu'ils apportent des changements et des améliorations. Mais l'heure tourne. Le temps file.

[Texte]

So in some respects, I wish I could agree with you on a moratorium, but I'm afraid I cannot.

M. Guimond: Monsieur Scott, lorsque l'on procède à un abandon ou à une rationalisation alors qu'il y a dans l'air une fusion qui va vous permettre d'établir la structure organisationnelle adéquate pour bien desservir votre clientèle, selon vous, le service à la clientèle s'est-il largement détérioré depuis le début du processus d'abandon? Les chiffres de janvier sont-ils exact? Je cite:

January's percentage of on-time deliveries dropped to 84%. We will be lucky to reach 50% in February.

Et quand on regarde les pertes de trafic que vous avez accusées dernièrement:

Our shipments to Simmons furniture, approximately 150 loads, this moving via Yankee. Our shipments to Eaton's in Toronto, approximately 125 loads. This will move via CN at Eaton's request.

Est-il exact de dire que le service à la clientèle s'est largement détérioré depuis le début du processus?

Mr. Scott: No. My answer to you is that I don't believe it has. I think you're talking about January and February service. I can tell you that we have had a terrible winter this year from all railways, not just Canadian. In some cases CN has had to deliver traffic that had been going by us. In some cases we've had to deliver traffic going by CN. At different points in time different yards were plugged.

Chicago itself was tied up in knots. You might ask what that has to do with CN and CP. A lot of our cars got tied up in knots in Chicago. We did not get the empty cars back. When that happens we get out of a cycle. Largely this was weather. There were U.S. railroads embargoing traffic south of the border in winter conditions we would normally operate in. Canadian roads are pretty good at operating in the winter, but under these types of conditions we weren't giving the service we expected to give. Some of that dependability fell from 85% to 90%. On-time performance was down to as low as 20%. I quite agree with you. We went through a terrible January/February.

We just last night closed the special services shop we had set up to try to handle our way through some of these things. The traffic flow has begun to build back up. The dependability of schedules has begun to return to normal levels.

• 1605

It had nothing to do with a merger; it had everything to do with the kind of weather and situation the North American railroad industry followed. Burlington Northern, for example, running from the west coast down into Denver and Dallas had service times that were worse than ours.

So I'm just trying to reassure you that bad as it was, it's not indicative of anything to do with abandonment or rationalization talks.

[Traduction]

Ainsi, j'aimerais d'une certaine manière vous dire oui pour le moratoire, mais je crains que ce ne soit pas possible.

Mr. Guimond: Mr. Scott when you start a process of abandonment or of rationalization while talking about the possibility of a merger which would allow you to set up an adequate organizational structure to better serve your clients, don't you think that client service has greatly deteriorated since you have began this abandonment process? Are the January figures right? I quote:

Le pourcentage de livraisons à temps en janvier est tombé à 84 p. 100. Nous aurons bien de la chance si nous atteignons 50 p. 100 en février.

And if you look at the traffic loss you had lately:

Nos expéditions de meubles à Siemens, environ 150 chargements, passaient par Yankee. Nos expéditions à Eaton's à Toronto, environ 125 chargements, irons par CN, à la demande d'Eaton's.

Can we then say that client services have greatly deteriorated since the beginning of this process?

M. Scott: Non. Ce n'est pas mon avis. Vous donnez des exemples pour les mois de janvier et février. Je dois vous dire que l'hiver a été terrible pour toutes les compagnies de chemins de fer, pas seulement le CP. Dans certains cas, CN a dû passer par nous pour assurer ses livraisons. Dans d'autres cas, c'est nous qui avons envoyé des marchandises par CN. Différentes gares de triage ont été bloquées à différents moments.

La gare de triage de Chicago était complètement paralysée. Vous me demanderez peut-être quel rapport il y a avec CN ou CP. C'est que bon nombre de nos wagons sont restés bloqués à Chicago. Les wagons vides ne nous revenaient pas. Dans ces cas-là, le cycle est complètement perturbé. C'était dû essentiellement au mauvais temps. Certaines compagnies de chemin de fer américaines ont arrêté tout le trafic au sud de la frontière à cause des conditions météorologiques, conditions qui ne nous empêchent pas normalement de continuer nos activités. Les chemins de fer canadiens se débrouillent plutôt bien en hiver, mais dans pareilles conditions, nous n'avons pu assurer le service qu'on attendait de nous. La fiabilité a chuté de 85 ou 90 p. 100. La ponctualité est tombée jusqu'à 20 p. 100. Vous avez tout à fait raison. Les mois de janvier et février ont été désastreux.

Nous avons fermé hier soir le bureau des services spéciaux que nous avions mis sur pied pour essayer de régler une partie de ces problèmes. Le mouvement reprend et le taux de fiabilité remonte à des niveaux normaux.

Et cela n'avait aucun rapport avec une fusion mais plutôt aux conditions climatiques et à la situation dans laquelle se sont trouvées toutes les compagnies de chemins de fer nord-américains. Burlington Northern, par exemple, qui possède une ligne qui va de la côte ouest jusqu'à Dallas en passant par Denver a obtenu des résultats encore bien pires que les nôtres.

Je tiens donc à vous rassurer: si la performance a été très mauvaise, elle n'a certainement aucun rapport avec les abandons ou les projets de rationalisation.

[Text]

M. Guimond: Monsieur le président, pourriez-vous nous indiquer quelles sont les réelles intentions de votre compagnie en ce qui concerne cette fusion? J'ai une formation en relations de travail et j'ai étudié les conventions collectives des employés du rail dans le cadre de travaux de recherche. La vraie raison ne serait-elle pas aussi de rationaliser au niveau des avantages contenus dans ces conventions collectives qui ont la réputation d'être parmi les meilleures au Canada? Est-ce l'une des réelles intentions de la fusion?

Mr. Scott: No.

The answer is that we would certainly like to see our labour contracts modified to give us some more flexibility than we currently have. We've made no secret of that. We are right now in the open period of negotiation with our unions. We will negotiate in an attempt to do exactly that, but that's negotiation over the negotiating table. Merger or no merger, we are still going to have to face our union leadership across the negotiating table.

In many instances, in the current round we feel we have probably embarked on what I hope the unions would find and we would find a more constructive way of trying to solve problems during the negotiating phase. I could see a better relationship. Labour has a large stake in the livelihood of this business and I think there is an increasing recognition of that fact.

As I suggested to you earlier, we are very labour intensive. Close to 50% of our costs are bound up in people. We have a plant, unlike many others, that's not compact. In the case of Canada it's stretched out over 3,000 miles. We depend on our people to do the kinds of things that are necessary for us to be successful when they're out of our sight. There is no manager over the shoulders of the train crew, and they can make us look very good or very bad.

I happen to think our people are very good at what they do. I think there are changes that can be made in the labour contracts. I think there are changes that have to be made, but I would look for them basically to be made to the benefit of both the company itself and those who work there. I don't see merger as being—and I'm not sure what your suggestion is—some road to get around the normal process of labour negotiation. It won't be.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Scott, you'll will probably find me a little more sympathetic to the fact that you've been losing your shirt for two years.

This \$2 billion in losses combined between CN and CP, is it over the last five years?

Mr. Scott: Yes.

Mr. Harris: Did CP receive any government subsidy, tax concessions or grants in that same period?

Mr. Scott: As some kind of an offset?

Mr. Harris: Were you getting public money in that same period?

[Translation]

Mr. Guimond: Could you tell us, Sir, what are your company's real intentions with this merger? I studied labour relations and for my research work I looked into the Agreements signed by railway workers. Would it be that you are also looking for a rationalization of the benefits granted by those Agreements which are considered amongst the best in Canada? Would that be one of the real intentions behind the merger?

M. Scott: Non.

Il est certain que nous souhaitons apporter des modifications aux conventions collectives afin de bénéficier d'une plus grande souplesse. Nous ne nous en cachons pas. Nous sommes actuellement en période de négociations avec nos syndicats. Nous allons négocier dans ce sens-là, mais à la table des négociations. Avec ou sans fusion, nous devons tout de même nous asseoir en face des dirigeants syndicaux et négocier.

Dans bien des cas, dans les négociations actuelles, nous avons le sentiment que nous sommes partis sur un meilleur pied et que nous trouverons des solutions plus constructives pour nous et, nous l'espérons, pour les syndicats. J'ai le sentiment que nos relations s'améliorent. Les syndicats sont intéressés au premier chef à la survie de notre entreprise, et j'ai l'impression qu'ils en prennent de plus en plus conscience.

Comme je vous le disais tout à l'heure, nous employons beaucoup de monde. La masse salariale représente pour nous près de 50 p. 100 des coûts. Contrairement à bien d'autres entreprises, nous n'avons pas d'usine compacte. Notre usine au Canada s'étend sur plus de 3 000 milles. Nous comptons sur nos employés pour faire tout ce qui est indispensable à notre réussite, même quand personne ne les surveille. Il n'y a pas de gestionnaire pour surveiller les membres d'une équipe de train, et ils peuvent donner de nous une excellente image ou une image déplorable.

Je sais que nous avons d'excellents employés. Je crois que certaines modifications pourraient être apportées aux conventions collectives. Certains changements sont nécessaires, mais à mon sens ils seraient avantageux tant pour les employés que pour la compagnie. Je ne vois pas exactement ce que vous voulez suggérer, mais je ne crois pas que la fusion puisse être un moyen de contourner le processus normal des négociations syndicales. Ce ne sera pas le cas.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur Scott, vous me trouverez sans doute un peu plus compréhensif devant les pertes énormes que vous avez subies au cours de ces deux dernières années.

Ces deux milliards de dollars de perte qu'ont subi le CN et le CP, est-ce pour les cinq dernières années?

M. Scott: Oui.

M. Harris: Le CP a-t-il reçu des subventions du gouvernement, des concessions fiscales ou des contributions pendant cette période?

M. Scott: En compensation?

M. Harris: Pendant cette période, avez-vous reçu de l'argent du Trésor?

[Texte]

Mr. Scott: We certainly—as does CN—receive money for the carriage of grain that comes from the government, the government's portion of the grain rate itself. But that is payment for value received.

No, I can think of nothing unless my colleague can.

Mr. David Flicker (Vice President, Government and Public Affairs, CP Rail): There are minor amounts received by branch-line subsidies. This is where we have applied to discontinue operations for a branch line and the government has required us nevertheless to pay to continue to operate the branch line. We receive subsidies, but it's not even close to the order of magnitude we're talking about here.

Mr. Scott: As you're probably aware, we received authority to abandon lines in the Maritimes. Then the government ordered us to continue to operate them for a period of approximately an extra year. It has paid us a branch-line subsidy as a contribution toward the losses we will incur operating over that longer period of time.

• 1610

Mr. Harris: Maybe you could give me a little railway history. I'm new to the committee and to this place.

In the beginning, was the land the rail was put on given to the railway, or did you have to purchase that land?

Mr. Scott: Our view is that was a contract where we had to perform. We undertook an obligation to build and complete the railway. The government of the day gave us land and money. It probably gave us land for two reasons. First, they had a lot of land and they didn't have a lot of money. Second, they were very shrewd.

I say that in this sense. They gave us land that was every other section. In order to market the land, we had to set up, in Europe in particular, an immigration organization. We went out and sold Canada to immigrants. We invited them to come in order to turn the land we'd been given into what we needed, which was cash. What the government wanted was to fill out the land. Of course, we wanted that too. But the government kept every other section of land themselves, so the price at which we could sell the land was governed by the land next door.

We had an immigration organization in Europe that for many years was larger than anything Canada had, and it worked very well. It worked very well for both. It wasn't, however, a simple handing over of land where we told the immigrants to take it and do with it as they willed. In many cases much of that land came back to the Government of Canada.

It worked and it was a very shrewd move on the part of the government. It's one of those stories that very few people know about and almost no one writes about because the mythology is that it was a "gift". It wasn't. We received it for the value of something in return.

[Traduction]

M. Scott: Tout comme le CN, nous avons bien entendu reçu des paiements pour le transport des grains du gouvernement, c'est-à-dire la part des taux applicables aux grains qui est payée par le gouvernement. Mais il s'agit là de paiements en considération d'une contrepartie.

Non, je ne vois rien d'autre, à moins que mon collègue, lui, ne pense à quelque chose.

M. David Flicker (vice-président, Affaires gouvernementales et publiques, CP Rail): Nous avons reçu des sommes modestes au titre des subventions pour les embranchements pour lesquels nous avons demandé une autorisation d'abandon que le gouvernement nous a refusé. Nous recevons des subventions, mais qui sont très loin d'atteindre les chiffres mentionnés ici.

M. Scott: Comme vous le savez sans doute, nous avons obtenu l'autorisation d'abandonner certaines lignes dans les Maritimes. Par la suite, le gouvernement nous a ordonné de continuer leurs exploitations pendant à peu près une année supplémentaire. Il nous a alors payé des subventions pour compenser une partie des pertes qu'entraîne pour nous l'exploitation de ces lignes pendant cette période.

M. Harris: Peut-être pourriez-vous me donner une petite leçon d'histoire des chemins de fer. Je suis nouveau ici et à ce comité.

Au début, les chemins de fer ont-ils reçu les terres sur lesquelles ils ont construit la voie ferrée, ou avez-vous dû les acheter?

M. Scott: Nous estimons qu'il s'agissait d'un contrat qui exigeait de nous une performance. Nous nous sommes engagés à construire une voie ferrée. Le gouvernement de l'époque nous avait donné de l'argent et des terres. Il nous a probablement donné des terres pour deux raisons. Premièrement, parce qu'il avait beaucoup de terres et peu d'argent. Deuxièmement, parce qu'il était très habile.

Voici ce que je veux dire par là. Le gouvernement nous a donné une section de terre sur deux. Afin de vendre ces terres, nous avons dû créer une organisation d'immigration, surtout en Europe. Nous sommes allés vendre le Canada à des immigrants. Nous les avons invités à venir ici afin de transformer ces terres qu'on nous avait donné en argent comptant, car c'était de cela dont nous avions besoin. Le gouvernement, pour sa part, cherchait à peupler les terres. Bien entendu, c'était ce que nous recherchions également. Mais le gouvernement ayant gardé pour lui une section sur deux, le prix des terres que nous vendions dépendait du prix de la section voisine.

Pendant des années, nous avons entretenu en Europe l'organisation d'immigration la plus importante du Canada, et cela a très bien marché, pour le gouvernement comme pour nous. Mais bien entendu, il ne s'agissait pas simplement de donner ces terres aux immigrants en les laissant libres de faire ce qu'ils voulaient. Dans bien des cas, une grande partie de ces terres sont revenues au gouvernement du Canada.

Cela a bien marché et ce fut une décision très astucieuse de la part du gouvernement. C'est un aspect de l'histoire que très peu de gens connaissent et sur lequel on a très peu écrit, car le mythe voudrait que ces terres aient été un «don». C'est faux. Nous les avons reçues en contrepartie d'un service.

[Text]

Mr. Harris: I'm trying to rationalize the fuel taxes you pay as opposed to the trucking industry and find out if there was a trade-off there. You say you pay more percentage fuel tax than the trucking industry. What is that percentage?

Mr. Scott: In some jurisdictions, for instance Saskatchewan, we pay a level higher on litres than the trucking industry is charged. That's probably the most extreme situation. In other provinces we pay an equal amount.

Mr. Harris: So in eastern Canada, for example Ontario and Quebec, it's fairly. . .

Mr. Scott: Ontario and Quebec are not the heavy chargers. I wouldn't like to leave with you the view that there's a huge difference in the eastern figure. It's not as much. Overall, though, we have this problem with the taxation level.

Mr. Harris: What has probably contributed to most of the problems in eastern Canada? Is it that the trucking industry is able to offer perhaps better customer service on less than carload type commodity shipments?

Mr. Scott: No, I don't want to—

Mr. Harris: It's not the taxation levels but rather the competition from the trucking industry that is in fact paying about the same rate.

Mr. Scott: There's been a change of pattern. The use of trucks has grown; the use of rail conversely has fallen over time. That's probably the way the industry has accommodated itself to the use of a facility that's there. Trucks have virtues such as flexibility and single loads going right into somebody's shipping dock that railways don't have.

Railways, on the other hand, have some ability over the longer haul, for instance, if an import-export container ship comes into the port of Montreal. There are a lot of containers that come off that ship in one day. If all trucks had to run in and take them away one by one, the highways would be choked. Trains are very good at that. Take them further along and let that fan out from other terminals.

There is a role for each one to play and that role has been evolving. I'm not going to sit here and cry over the fact that rail doesn't do today what it did 25 years ago, because that's just the way things are evolving. What I am concerned about is that truckers do not provide their own right of way; railways do. Truckers do not provide their own traffic control; railways do. Truckers don't pay taxes on the highway; railways do, on their right of way.

[Translation]

M. Harris: J'essaie de comprendre la justification de la taxe sur les carburants que vous payez par rapport à ce que paie le secteur du camionnage, afin de voir s'il y a une sorte de compromis. Vous dites que vous payez un pourcentage de taxe sur les carburants plus élevé que celui de l'industrie du camionnage. Quel est ce pourcentage?

M. Scott: Dans certaines provinces, comme en Saskatchewan, par exemple, nous payons une taxe au litre plus élevée que ce que versent les camionneurs. C'est probablement là que l'écart est le plus marqué. Dans d'autres provinces, nous payons le même pourcentage.

M. Harris: Ainsi, dans l'Est, par exemple en Ontario et au Québec, c'est relativement. . .

M. Scott: L'Ontario et le Québec n'ont pas une taxe trop élevée. Je ne voudrais pas vous donner l'impression qu'il y a un écart énorme dans l'Est. C'est assez faible. Mais de façon générale, nous avons ce problème du niveau des taxes.

M. Harris: Qu'est-ce qui peut avoir contribué le plus aux difficultés que l'on connaît dans l'est du pays? Est-ce dû au fait que le secteur du camionnage est en mesure d'offrir un meilleur service à la clientèle pour les envois de détail?

M. Scott: Non, je ne voudrais pas. . .

M. Harris: Il ne s'agit pas tant des niveaux de taxe, mais plutôt de la concurrence du secteur du camionnage qui paie en fait à peu près le même taux.

M. Scott: Il y a eu une évolution du marché. Avec le temps, la part du transport routier a augmenté, tandis que celle du transport ferroviaire a diminué. C'est probablement dû au fait que les industries se prévalent des services disponibles. Le camionnage a pour lui la flexibilité et la possibilité de livrer des chargements uniques au quai d'expédition même du client, ce que ne peuvent faire les chemins de fer.

Ceux-ci, par contre, ont un certain avantage pour les longues distances. Par exemple, si un porte-conteneurs d'import-export arrive au port de Montréal on peut décharger un très grand nombre de conteneurs en une journée. S'ils devaient être chargés un par un sur des camions, on aurait d'énormes embouteillages sur les routes. Les trains sont très utiles dans ces cas-là. Ils peuvent transporter les conteneurs jusqu'à de nouveaux centres de triage.

Chacun a un rôle, et ce rôle évolue. Je ne vais pas verser des larmes sur le fait que les chemins de fer ne sont plus ce qu'ils étaient il y a 25 ans, car il faut accepter l'évolution des choses. Ce qui me préoccupe, c'est que les camionneurs n'ont pas à fournir leur propre emprise, comme le font les chemins de fer. Les camionneurs ne fournissent pas leurs propres services de contrôle du trafic, comme le font les chemins de fer. Les camionneurs ne paient pas de taxes sur les autoroutes, comme les chemins de fer en paient sur leurs emprises.

• 1615

All I'm saying is that to the extent there isn't some even-handedness between the two, it distorts what the shipper sees as his cost. His cost is the rate; the rate is a reflection of what's provided for and what each component has to provide for themselves.

Ce que je veux dire, c'est que dans la mesure où il n'y a pas d'égalité entre les deux, il y a distorsion de ce que l'expéditeur perçoit comme sont coût. Pour lui, son coût est le tarif; or le tarif reflète le service fourni et ce que chaque élément doit fournir lui-même.

[Texte]

But the true underlying cost to the country, the cost of the highway, the traffic control, and of not having the same kind of taxation. . . If other taxation levels aren't the same, we have to put capital expenditures in with after-tax dollars. Governments don't build highways with after-tax dollars. So there's a foregone tax implication in that situation.

Those are things that the country, for good reasons along the way—and pragmatically perhaps—has decided were good at one time. But there's a distortion building up that masks how those two modes could fit together if the true underlying costs were recognized in the rate structure.

I don't think we'll ever get it perfect. I don't think we're that smart collectively, in any country, but I think there should be some attempt to get it closer before we start doing away with facilities that we may later discover are really lower cost if only we'd recognize what those costs were. The problem is that although we have known this for many years and have collectively done nothing substantive about it, the clock is running out.

Mr. Harris: When did things start to go bad for the rail industry and your company? In what year did the tide start to turn, in the east?

Mr. Scott: I would say that the crossover point probably came along with the introduction of the new National Transportation Act, but I don't blame it on the act; I'm saying it came at that time.

Mr. Harris: Do you see this merger idea as a significant answer to the problems of the rail industry in eastern Canada?

Mr. Scott: Yes, I see it as having the potential to be a significant answer to the eastern problem.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Scott, you have suggested a few times that there is a role or a function for the railroad and there's also a function for the trucking industry. I think I'm hearing you say that hasn't been very clearly defined, i.e. the places where the two meet.

Before we move any further in anything, shouldn't we try to define that a little more carefully? Otherwise, I can see us going along and when somebody gets in trouble, they'll say they think such-and-such might be the solution and they'd try it and close something down, and that doesn't work. Then they'd go along a little further and say that perhaps if they closed something else—without having any clear overall plan of what the railroad should be trying to do and determining, not just guessing at it, what the trucking industry can do well, then getting out of the road, with government backing off a bit.

Some of those factors that you say, from your point of view anyway, now put you at a disadvantaged position would be part of what's factored in to what you would expect to get back from both industries, that have to put that in there, to make it fair.

[Traduction]

Mais le véritable coût sous-jacent pour le pays, le coût des autoroutes, de la surveillance du trafic, de l'inégalité des taxes—Si les autres taxes ne sont pas aux mêmes niveaux, nous devons investir avec des revenus après impôt. Les gouvernements ne construisent pas les routes avec des fonds après impôt. Il y a donc un manque à gagner de recettes fiscales dans cette situation.

Ce sont des mesures que le pays, à différentes époques, a jugé utile de prendre, peut-être pour des raisons tout à fait pragmatiques. Mais il en résulte une distorsion croissante qui nous empêche de voir comment ces deux modes de transport pourraient se compléter si l'on tenait compte dans la structure tarifaire des véritables coûts sous-jacents.

Nous n'arriverons jamais à un système parfait. Je ne crois pas que soyons collectivement suffisamment intelligents, pas plus que dans les autres pays, mais il me semble que nous devrions au moins essayer de nous rapprocher un peu de la perfection avant de commencer à éliminer des installations dont nous pourrions nous apercevoir plus tard qu'elles auraient été moins coûteuses, si seulement nous avions su en calculer le coût. Malheureusement, bien que nous soyons conscient de ce problème depuis des années, personne n'a rien fait pour s'y attaquer, et l'heure-H approche.

M. Harris: Quand la situation a-t-elle commencé à se détériorer pour les chemins de fer et pour votre compagnie en particulier? En quelle année le courant s'est-il renversé dans l'Est?

M. Scott: Je dirais que cela a probablement coïncidé avec l'adoption de la nouvelle Loi sur les transports nationaux. Je ne dis pas que cette loi est responsable, je dis simplement que c'est arrivé à ce moment-là.

M. Harris: Croyez-vous que cette fusion puisse résoudre en grande partie les problèmes du secteur ferroviaire dans l'est du Canada?

M. Scott: Oui, je crois qu'elle pourrait résoudre une grande partie du problème.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur Scott, vous avez dit à quelques reprises que le transport ferroviaire et le transport routier ont leur rôle à jouer. Il me semble que vous voulez dire par là que ces rôles n'ont pas été bien définis, c'est-à-dire leur point de rencontre.

Avant de faire quoi que ce soit, ne devrions-nous pas essayer de définir ces rôles un peu plus précisément? Autrement, je crains qu'à chaque fois que quelqu'un rencontre des difficultés, on ne nous propose telle ou telle solution, la fermeture de ceci ou de cela, pour s'apercevoir que cela ne marche pas. Un peu plus tard, après avoir fermé encore autre chose, sans avoir aucun plan global clair de ce que devrait être le rôle des chemins de fer et les capacités du camionnage, on coupe dans le secteur du camionnage, et le gouvernement cède.

Certains de ces facteurs qui de votre point de vue du moins, contribuent à vous désavantager, devraient être pris en compte et pour qu'il y ait justice, les deux secteurs devraient être appelés à faire les mêmes contributions. Mais avant de faire

[Text]

Before you do anything else, determine that much and move on with that sort of overall plan for a national strategy of transportation; then see. Perhaps the result would be that there's no place for the trucking industry—I was going to say for the railroad and I had better not. But I doubt if that would be the case.

It just seems to me that we're going along and saying that when somebody's in a bit of financial trouble, we'll close something, without having an overall strategy. That's my concern.

Mr. Scott: My answer would be that I would be delighted to have it all sorted out as long as you can do it in 12 months. I don't mean that facetiously, because this issue has been looked at ad nauseam, but nothing has happened. The country has decided to take the trucking industry and give it over to the provinces to regulate, which immediately puts rails on the federal regulation and trucks on a provincial regulation and on different paths.

It is the provinces as much as the federal jurisdictions that are involved with these taxation matters. If anybody should be able to be concerned about whether they should put more money or less money into highways and something more into rail, or to find out whether rail can bring forward new technology that would satisfy the shipper, and even satisfy the trucking industry, to carry their vehicles to some extent, and if anybody has an interest in that it is probably the provinces.

But nothing has happened. My heart is with you, but my head knows the clock is running and I'm not sure we can wait very much longer.

Mr. Jordan: But what if the amalgamation of the two lines in the east—and you are still going to be losing \$2 billion in five years—means you lose only half that amount? Is that good enough? Are you going to say then that you can absorb that and that you'll pick that up by having some paying routes out west? Or would it suggest that you can't continue and there's no place to go; you can't get fewer than one route?

Mr. Scott: My company is owned by shareholders, and my view of life is that it had better do more than just cut the loss in half.

Mr. Jordan: Do you think it will?

Mr. Scott: Well, I am going to suggest to you that unless we are capable of doing that, I don't think we're going to come forward and sit here at another time and describe to you why half is good enough.

Mr. Jordan: Fair enough.

Mr. Fontana (London East): Welcome, Mr. Scott. I know that when he visited here the minister really talked about a national integrated transportation system and network. He spoke a little of how it would be possible, using new technologies, or perhaps the rail industry "speaking" with the trucking industry—I know CP has done some wonderful things with respect to new technologies in your inter-modal concepts. Is that something you see as possible?

[Translation]

quoique ce soit, il faudrait préciser au moins cela, arrêter un plan global, une stratégie nationale des transports, et puis nous verrons. Peut-être s'apercevra-t-on que le secteur du camionnage n'a aucun rôle à jouer—j'allais dire les chemins de fer, mais je m'abstiendrai. Je doute cependant que ce soit le cas.

J'ai le sentiment que nous avançons à l'aveuglette et que chaque fois que quelqu'un a des difficultés financières, nous proposons de cesser une activité, mais sans avoir de stratégie globale. C'est ce qui m'inquiète.

M. Scott: Eh bien, je serais ravi que l'on tire tout cela au clair, mais à condition qu'on puisse le faire dans un délai de 12 mois. Ce n'est pas une facétie, car il est certain que la question a été examinée ad nauseam, et que cela n'a rien donné. Le pays a décidé de confier la réglementation du camionnage aux provinces, et comme les chemins de fer sont régis par le gouvernement fédéral, nous nous trouvons automatiquement sur des voies différentes.

• 1620

Ce sont les provinces, au moins autant que le fédéral, qui sont intéressées par ces questions fiscales. Si quelqu'un doit s'inquiéter de savoir s'il est préférable d'augmenter ou de diminuer les investissements dans les routes, ou dans les chemins de fer, ou encore de voir s'il est possible de développer de nouvelles technologies ferroviaires afin de mieux satisfaire les expéditeurs et même les camionneurs, dont on pourrait transporter les véhicules dans une certaine mesure, si quelqu'un a un intérêt dans toutes ces questions, ce sont probablement les provinces.

Mais rien n'a été fait. Je serais porté à penser comme vous, mais je sais que le temps presse et je ne suis pas sûr que nous puissions attendre encore longtemps.

M. Jordan: Mais si la fusion des deux lignes dans l'Est—et vous allez tout de même perdre 2 milliards sur cinq ans—permettait de réduire cette perte de moitié? Cela suffit-il? Serez-vous prêt à absorber cette perte et à la compenser par des trajets rentables dans l'Ouest? Ou allez-vous nous dire que vous ne pouvez pas continuer ainsi et que vous êtes au bout du chemin; on ne peut pas avoir moins d'une ligne?

M. Scott: Ma compagnie est entre les mains d'actionnaires, et je dirais que nous attendons beaucoup mieux qu'une réduction de moitié de la perte.

M. Jordan: Vous êtes optimiste?

M. Scott: Disons simplement que si cela n'est pas possible, je ne crois pas que nous allons revenir un jour devant votre Comité vous expliquer pourquoi nous sommes prêts à nous contenter d'une moitié.

M. Jordan: Ça se comprend.

M. Fontana (London-Est): Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Scott. Je sais que quand le ministre est venu il a parlé essentiellement d'un système et d'un réseau de transport intégré national. Il en a expliqué un peu le fonctionnement, grâce à de nouvelles technologies, ou peut-être grâce à des «discussions» entre le secteur ferroviaire et le secteur routier—je sais que CP a fait des merveilles dans l'application des nouvelles technologies aux concepts intermodaux—est-ce envisageable, selon-vous?

[Texte]

At one time rail companies used to be involved with trucking companies; corporately, in fact. Is there an avenue or an opportunity for rail and the trucking industry to work much more cooperatively in order to share the infrastructures and really create a national integrated transportation system and network for the whole country, to the benefit obviously of consumers, taxpayers, shippers, and all stakeholders?

Mr. Scott: My concept is that if we are going to have the trucking industry realize there are some benefits that would flow from using the railway, then the railway has to come up with the kind of product or service that convinces them of that.

In order to do so, we have to further develop some technologies and put in the risk capital; put capital into equipment, into terminals, and into the kinds of things that will appeal to the trucker as being a more satisfactory alternative to him to get over the road than the current methodology he has.

A viable eastern base is almost a prerequisite to any further risking of capital to improve the system. I happen to think there are improvements that can be made that would be good for the trucker, good for the railways, and perhaps save provinces and even the federal government some expenditure on highways over the longer term. But if we are going to do those kinds of things and risk that kind of money and try to develop that kind of technology, then we first need to clean up this situation in the east, because that's the area that impacts on this type of traffic.

Mr. Fontana: Mr. Scott, from surplus track resulting from a potential merger, Mr. Guimond talked about the abandonment procedures. Something the United States has done that has been proved to be not only profitable but consumer/user-friendly is the development of a short-line industry.

As you know, there are opportunities, I would think, in this country, where short-line operators can be encouraged to take on those areas where the lines might be less viable for either CN or CP or the NEWCO.

Can you give the committee your insight into how it would be possible or what CP or the government can do to foster the promotion and the development of a short-line rail industry in this country, akin to what is happening in the United States?

[Traduction]

Il fut une époque où les compagnies de chemin de fer étaient liées, avec les entreprises de camionnage et en étaient même actionnaires. Pourrait-on imaginer que les chemins de fer et le camionnage se mettent à coopérer véritablement afin de se partager les infrastructures et de créer un véritable réseau national intégré pour l'ensemble du pays, ce qui serait à l'avantage, bien entendu, des consommateurs, des contribuables, des expéditeurs et de tous les intéressés?

M. Scott: Si nous voulons convaincre le secteur du camionnage qu'il aurait avantage à se servir des chemins de fer, il faut que les chemins de fer lui offrent des produits ou des services avantageux.

Pour ce faire, il nous faudra aller plus loin dans le développement de certaines technologies et investir dans et des capitaux à risque: dans du matériel, des terminaux, tout ce qui peut amener le camionneur à considérer le rail comme une solution intéressante par rapport à ce dont il dispose actuellement.

Une condition presque sine qua non d'investissement de capitaux-à risque pour améliorer le système serait la présence d'une base viable dans l'est du pays. Personnellement, j'estime que l'on pourrait apporter certaines améliorations qui seraient intéressantes pour les camionneurs et pour les chemins de fer, et qui permettraient peut-être aux provinces et au gouvernement fédéral d'économiser sur les budgets d'infrastructure routière, à long terme. Mais si nous voulons risquer des capitaux, essayer de développer ce genre de technologies, il nous faut d'abord régler ce problème dans l'Est, car il a une incidence importante sur ce type de trafic.

M. Fontana: Monsieur Scott, à propos des voies devenues excédentaires à la suite d'une éventuelle fusion, M. Guimond a parlé des procédures d'abandon. Aux États-Unis on a trouvé une solution qui est non seulement rentable, mais pratique pour le consommateur; je veux parler du service ferroviaire sur courtes distances.

Comme vous le savez, je crois bien qu'il y a au Canada des cas où l'on pourrait intéresser des exploitants à assurer un service sur courtes distances, là où il serait moins rentable pour CN, CP, ou le nouveau CO, de le faire.

Pouvez-vous nous donner votre avis sur ce que l'on pourrait faire, où sur ce que le CP, ou le gouvernement, pourrait faire pour encourager le développement au Canada d'un secteur ferroviaire sur courtes distances, comparable à ce que l'on a vu naître aux États-Unis?

• 1625

Mr. Scott: The Americans have been very successful in promoting and bringing into being short lines, but I would like to add just a word of amplification.

In many cases those short lines are supported by states or even by customers in order to keep them viable. It is an aspect of short-lining in the United States that one has to look at and understand.

We're very much for short lines for a variety of reasons. In fact one of our former employees runs a very successful short line in western Canada and one with which we jointly do business and develop new business.

M. Scott: Les Américains ont très bien réussi à promouvoir et à créer des services sur courtes distances, mais je voudrais apporter quelques précisions supplémentaires.

Dans bien des cas, ces lignes sur courtes distances bénéficient du soutien des États ou même des clients pour demeurer viables. C'est là un élément de ces services aux États-Unis qu'il faut examiner et comprendre.

Pour toutes sortes de raisons, nous sommes très favorables aux lignes sur courtes distances. En fait, un de nos anciens employés en exploite une avec beaucoup de succès dans l'ouest du Canada; nous faisons d'ailleurs affaire avec lui et développons de concert de nouvelles activités.

[Text]

So I am very much in support of short lines. We have put out lines and we have received bids in the east for certain lines from short-line operators, or we are in the process of holding discussions with them. A lot of this depends on much greater flexibility for the workforce on a short line than current labour contracts provide on the main-line railways.

Mr. Fontana: You are of the view then, as an example, that with respect to Bill C-40, the Premier of the Province of Ontario would recognize successor rights as part of the solution towards the development of short-line industry in Ontario?

Mr. Scott: Do you mean recognize the impact of the current law on shutting down people's interest in short lines?

Mr. Fontana: Yes.

Mr. Scott: Yes, I would say I recognize that.

Mr. Fontana: Thank you.

M. Fillion (Chicoutimi): Monsieur Scott, excusez-moi d'être en retard. J'ai tout de même suivi avec intérêt la dernière partie de votre discours. J'aimerais que vous complétiez certaines réponses que vous venez de donner à mon collègue concernant le *short line*. Êtes-vous favorable à ce que l'entreprise privée se porte acquéreur des lignes que vous abandonnez ou sera-t-elle forcée de prendre tout le paquet, à savoir vos conventions collectives «blindées»? Ainsi, l'entreprise privée ne pourra pas faire les offres nécessaires pour cette acquisition. Avez-vous prévu un plan afin de permettre à l'entreprise privée d'en faire facilement l'acquisition?

Mr. Scott: I'm not sure what you mean by providing something to them to make it easier. I've recognized that many of these prospective lines are not economic in our terms. That's why they're up for abandonment. We cannot make them make money with our labour contracts.

A smaller business might if a smaller business had a lower cost or much greater flexibility in the way in which they could operate the road. It might even be with much fewer people if those fewer people were given greater flexibility. I'm talking about lines in the United States where the locomotive engineman also clears switches when he has to, even handles waybills when he has to. He's a one-man band. That allows that line to be productive in a way that a main-line railway with a main-line railway's labour contracts can't.

We have had such inflexibility of labour contracts on the railway that an operator sitting in a yard control tower who had his window covered with snow had to go and call for another man to come, open the window, wipe the snow off, then shut it and go away because the man sitting behind the window wasn't empowered by the labour contract to do that.

Now that's an extreme case, but it's indicative of where we could move on flexibility and do a number of things that could make quite a difference to the underlying costs.

[Translation]

Je suis donc tout à fait partisan des lignes sur courtes distances. Nous en avons établies et pour certaines d'entre-elles, nous avons reçu des offres d'exploitants de service sur courtes distances; nous avons d'ailleurs déjà entamé des discussions avec eux. Pour que ces lignes sur courtes distances fonctionnent bien, il faudra une souplesse beaucoup plus grande du personnel que celle qu'autorise actuellement les conventions collectives pour les employés des grandes lignes.

M. Fontana: Vous considérez donc, par exemple, en ce qui concerne le projet de loi C-40, que le premier ministre de l'Ontario accepterait le principe des obligations du successeur comme un des éléments de la solution au développement du service sur courtes distances dans cette province?

M. Scott: Voulez-vous dire par là qu'il reconnaîtra que la loi actuelle contribue à dissuader les gens de s'intéresser aux lignes sur courtes distances?

M. Fontana: Oui.

M. Scott: Oui, c'est ainsi que je vois les choses.

M. Fontana: Merci.

Mr. Fillion (Chicoutimi): Mr. Scott, I apologize for being late. However, I was very interested in the last part of your presentation. I would appreciate if you could amplify on some of the answers you just gave my colleagues concerning short lines. Are you favorable to the acquisition, by private operators, of the lines you are closing or will they have to buy the whole package, including your "cast-iron" labour contracts? In such a case, they will not be able to bid successfully. Have you developed a plan that would facilitate the acquisition of the short lines by these private operators?

M. Scott: Je ne sais pas exactement ce que vous entendez par leur faciliter l'acquisition. J'ai déjà admis le fait que beaucoup de ces lignes ne sont pas rentables pour nous. C'est la raison pour laquelle nous sommes prêts à les abandonner. Nous ne pouvons pas faire de profit à cause des conventions collectives.

Une petite entreprise pourrait le faire si ses coûts étaient moins élevés et si elle pouvait jouir d'une plus grande souplesse d'exploitation. Elle pourrait même le faire avec un personnel réduit si les employés bénéficiaient de plus de latitude dans leur travail. Je pense là à certaines lignes des États-Unis où les mécaniciens libèrent également les aiguillages lorsqu'il faut le faire, et s'occupent même des feuilles de route en cas de nécessité. Ce sont de véritables hommes-orchestres. Cela permet à une ligne de ce genre d'avoir une productivité qu'une compagnie qui exploite des grandes lignes avec les conventions collectives correspondantes, ne saurait égaler.

Dans le secteur des chemins de fer, les conventions collectives sont si rigides qu'un opérateur installé dans un poste de commande de triage dont la fenêtre est couverte de neige est obligé d'appeler un autre employé qui vient ouvrir la fenêtre pour la débarrasser de la neige, la referme et s'en va, pour la simple raison que celui qui est assis derrière cette fenêtre n'est pas autorisé à le faire par sa convention collective.

Certes, il s'agit là d'un cas extrême, mais cela montre combien nous pourrions faire de progrès sur le plan de la souplesse de fonctionnement et tout ce que nous pourrions également faire pour réduire les coûts sous-jacents.

[Texte]

Mr. Flicker: We have done things internally to facilitate this as well. We've established a group of people whose job is to market short lines. They will package each one of these things in a way that is much more detailed than was the case previously. They will also make it much easier for people to facilitate their understanding of the operations of the short line and to pursue financing possibilities. So we're trying to make it as easy as possible too, because we see the advantages of it.

[Traduction]

M. Flicker: Sur le plan interne, nous avons pris un certain nombre de dispositions pour faciliter les choses. Nous avons constitué un groupe de personnes dont la tâche est de commercialiser les lignes sur courtes distances. Ils constitueront, pour chaque ligne, un dossier beaucoup plus détaillé qu'auparavant ce qui permettra aux gens de beaucoup mieux comprendre le fonctionnement d'une telle ligne et de poursuivre l'examen des possibilités de financement. Nous essayons donc de faciliter les choses au maximum, car les avantages sont évidents.

• 1630

Another thing that could be done to facilitate this could come not from us but from the external environment in which we operate. We've received severe complaints from some of the people we've been dealing with about the burden of regulatory review and the time it takes to obtain regulatory approval from the point at which we actually agree to a deal until the point it reaches fruition.

With respect to the last short line involving Mr. Tom Payne of the Central Western, we were looking at a situation that lasted almost two years from the time we agreed to the deal to the time it was signed. Now, when you have a short-line operator who is running without the backing of the deep purse of a major railway, a delay of two years means a great deal of money evaporates and economics change a great deal.

I'm not complaining about the NTA process. They're doing their job and they're doing it well, but the legislation requires a review that takes a long time indeed. As you know, there were recommendations of the NTARC to facilitate that process and move it on much more quickly. That in fact is what happens in the United States.

Mr. Scott: I'd just like to add one thing to my colleague's reference to the deep purse of a major railway. It may be deep, but there's not much in it.

M. Fillion: Monsieur Scott, vous présentez la fusion comme étant la seule option possible pour rentabiliser le transport ferroviaire. Il y a quelque temps, le CN a annoncé qu'il couperait dix mille emplois au cours des trois prochaines années. De votre côté, avec la fusion des deux compagnies, vous avez également proposé des compressions de personnel. Êtes-vous capable de fournir au Comité un chiffre approximatif du nombre d'emplois qui disparaîtront avec cette fusion?

Malgré ces emplois disparus, la solution sera-t-elle réglée pour autant? Selon moi, je pense que les déficits s'accumuleront tout de même. Y a-t-il autre chose que vous allez demander au gouvernement pour rendre les chemins de fer au moins rentables, comme par exemple demander, en plus de l'abolition de postes, un climat fiscal plus équitable par le biais d'une exemption de taxe sur le carburant?

Vous avez d'abord à me répondre si vous avez un chiffre approximatif quant aux pertes d'emplois par rapport à cette fusion, et par la suite, si ça va s'arrêter là ou s'il y aura d'autres demandes de la part de la nouvelle compagnie pour la rendre rentable en bénéficiant d'exemptions fiscales.

Mr. Scott: I'll speak first to the tax exemptions and then go back to the question of employment levels. We haven't asked the government for anything relative to merger at this stage of the game. For us merger is something we think has the most

Outre nos efforts, d'autres mesures pourraient être prises dans le contexte dans lequel nous fonctionnons. Une certaine personne avec qui nous traitons s'est amèrement plainte auprès de nous de la lourdeur de l'examen réglementaire et du temps qu'il faut pour obtenir une autorisation réglementaire entre le moment où nous parvenons à un accord et celui où il se concrétise.

En ce qui concerne la dernière ligne sur courtes distances qui a fait l'objet de négociations entre nous et M. Tom Payne, de la compagnie Central Western, il s'est écoulé près de deux ans entre le moment où nous sommes parvenus à un accord et la signature. Pour un exploitant de ligne sur courtes distances qui n'a pas le portefeuille bien garni d'une grande compagnie de chemin de fer, attendre deux ans signifie une perte importante d'argent et une évolution économique considérable.

Je ne me plains pas du fonctionnement de la LNT. Les responsables du processus font leur travail et ils le font bien, mais la loi exige un examen qui prend vraiment beaucoup de temps. Comme vous le savez, la NDLT a recommandé des moyens de faciliter le processus et de l'accélérer sensiblement. C'est en fait ce qui se passe aux États-Unis.

M. Scott: Je voudrais simplement ajouter un mot à ce qu'a dit mon collègue à propos du portefeuille bien garni d'une grande compagnie de chemin de fer. Il est peut-être épais, mais il contient pas beaucoup d'argent.

Mr. Fillion: Mr. Scott, according to you a merger is the only possible option to make railway lines profitable. Some time ago, CN announced that they would eliminate 10,000 jobs during the next three years. Your own company, because of the merger, has also recommended downsizing. Could you give the committee a ballpark figure of the number of jobs that will disappear because of this merger?

In spite of these job losses, will the problem be solved? According to me you will still run a deficit. Are you going to turn to the government to make the railways at least cost-effective, and ask, for example, apart from the downsizing operation, to establish a more equitable fiscal environment by granting a fuel tax exemption?

So, I would like to know first if you can give me a ballpark figure concerning the job losses due to the merger, and then, if that will be the end of it or if the new company will also demand tax exemptions in order to become cost-effective.

M. Scott: Je parlerai d'abord des exemptions fiscales, après quoi, je reviendrai à la question des niveaux d'emploi. Dans le cadre de ce projet de fusion, nous n'avons encore rien demandé au gouvernement. À notre avis, la fusion est la solution qui a le

[Text]

likelihood of being successful. We have not demonstrated that to ourselves, however, in the kind of detail that will be necessary to bring forward a concrete proposal to the government as the owner of CN in particular. There's that question.

We have universally said we'd like to see some reduction in taxes for the reasons that I outlined earlier. That would give us greater equality with the United States railroads and perhaps cast trucking and rail into a somewhat greater balance so that each is used in its own best way.

As to the level of employment, you know the number for CN. CP equally has been downsizing—I gave you some percentages earlier—and in the last two years, we've probably reduced our workforce by maybe 3,000 or so. There's probably another 1,500 to 1,600 to come out in the next two years that I can pinpoint right now.

• 1635

We may have started a little earlier than CN in downsizing. In the last ten years we have reduced our workforce by something slightly in excess of 40% while increasing our workload by about 50% at the same time. It gives you a measure of what we've already done.

We're going to go ahead and downsize because we can pinpoint where we can downsize in the way in which we are changing how we do business. We have recently gone through a very significant mechanization of our engineering forces on the track, for example. In doing that we have downsized, but we've also changed the way we're approaching track maintenance.

You might ask, why wait until now to mechanize, to make the investment? Part of that had to do with taxation policy, the write-offs we were allowed. For many years they said it was better to use people than machinery. There comes a point where you can no longer do that even when the tax policies don't change materially. We're having to make those changes in our practices, methods and make improvements upon them. We also have to be careful how we do that because we are committed to a safe railroad. The notion of the mechanical department looking after equipment and the engineering department looking after track is vital to our remaining in business and remaining in business safely.

We're going to make those changes as we go along regardless of whether the discussions with CN or CP lead to merger. We're going to do those things. If we can come back and say merger makes sense, we know how to do it, we know how we want to do it, here's what the impact will be, we'll be able to show you what the impact will be on the workforce. We're certainly going to have to show our own workforce that answer and we're going to have to negotiate with our unions on this matter. It's going to be known, and I have no doubt that to be effective there will be some additional reduction in the workforce resulting from merger.

I suggest to you that by far the larger reduction will be done, in any event.

[Translation]

plus de chances de réussir. Nous n'avons cependant pas encore réuni les preuves suffisantes pour soumettre une proposition concrète au gouvernement, en particulier en tant que propriétaire du CN. Cette question reste donc à régler.

Nous sommes tous favorables à une réduction des taxes pour les raisons que j'ai évoquées tout à l'heure. Cela réduirait l'écart entre nous et les chemins de fer américains et contribuerait peut-être à un meilleur équilibre entre les transports ferroviaires et routiers de manière à ce que chaque mode soit utilisé de manière optimale.

En ce qui concerne les emplois, vous connaissez le chiffre pour le CN. Le CP a également réduit les effectifs—je vous ai indiqué quelques pourcentages tout à l'heure—et au cours de ces deux dernières années, nous avons probablement réduit notre main-d'oeuvre de quelques 3 000 employés. En ce moment, je peux également vous dire qu'il y aura probablement de 1 500 à 1 600 autres suppressions de postes au cours des deux prochaines années.

Les réductions d'effectif ont peut-être commencé un peu plus tôt chez nous qu'au CN. Au cours des dix années écoulées, nous avons réduit nos effectifs d'un peu plus de 40 p. 100 alors que notre charge de travail s'est accrue de 50 p. 100 pour la même période. Cela vous donne une idée de ce que nous avons déjà fait.

Nous allons continuer à réduire nos effectifs car il nous est possible de déterminer les secteurs dans lesquels nous pouvons le faire à cause de la manière dont nous modifions notre fonctionnement. Nous avons récemment procédé à une mécanisation très importante de nos services de génie pour les voies, par exemple. Pour cela, nous avons réduit les effectifs, mais nous avons également modifié nos méthodes d'entretien des voies.

Vous pourriez me demander pourquoi nous avons attendu jusqu'à présent pour nous mécaniser, pour investir? Cela tient en partie à la politique d'imposition, aux radiations que nous avons été autorisés à faire. Pendant des années on a dit qu'il valait mieux utiliser des gens que des machines. Il arrive cependant un moment où il n'est plus possible de le faire, même lorsque les politiques fiscales ne changent pas sensiblement. Nous sommes obligés d'apporter ces changements à nos méthodes et de les améliorer. Nous devons également procéder avec prudence car nous tenons absolument à assurer la sécurité des transports ferroviaires. Pour pouvoir continuer à fonctionner, et à le faire dans le respect de la sécurité, il est absolument indispensable que les services de la mécanique s'occupent de l'équipement et que le service du génie s'occupe des voies.

Tous ces changements vont se faire, que les discussions avec le CN ou le CP conduisent à une fusion ou non. Si, par la suite, nous pouvons vous dire que la fusion est justifiée, que nous savons comment la réaliser, que nous savons comment nous voulons procéder, et quelles seront les conséquences, nous pourrions vous dire ce que seront les répercussions sur la main-d'oeuvre. Indiscutablement, il faudra que nous nous en ouvrons à nos employés et que nous négocions avec nos syndicats. Tout cela se saura, et je suis convaincu que si nous voulons être efficaces, la fusion devra s'accompagner d'autres réductions d'effectifs.

Je peux en tout cas vous dire que la réduction la plus importante aura lieu de toute façon.

[Texte]

The Chairman: Okay, Mr. Fillion?

Mr. Fillion: One minute?

The Chairman: Actually, your five minutes has stretched into eleven.

Mr. Scott: I'm afraid, Mr. Chairman, that's my fault; it's the answers that are long, not the questions.

The Chairman: The answers are so thorough, but they were good questions as well. That's why I thought we'd have that extra question in there.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): The answers were very good too.

The Chairman: Thank you, Mr. Fillion.

M. Guimond: Monsieur le président, est-ce que ça signifie que les réponses sont trop longues?

The Chairman: It can. Before we move on to five minutes from Mr. Gouk, let me offer just a point of clarification.

Mr. Scott mentioned that he had spent a year discussing this whole issue, and there was the hope he would meet with some kind of initial agreement and then an agreement on the operational side of things.

Can you, Mr. Scott, give us some kind of best guess on the timetable we are looking at for this kind of thing, first for the initial and then for the operational agreement?

Mr. Scott: What we had hoped for is that some time before spring turns into summer we're able to see either we have an agreement—hopefully one we can come to government with—or we don't have an agreement. After that, if there is an agreement, it's hard to say how long the question of operational commercial matters is going to take because it is going to be very detailed. We know enough to know that. Not only do I not know how long that will take, but, as everybody recognizes, there are regulatory panels we have to approach.

The Chairman: But outside those regulations on the legislative or regulatory side, you still have to come up with some kind of an agreement with the other side before you even present your idea—

Mr. Scott: That's correct.

The Chairman: And you are looking at...?

Mr. Scott: I don't know. If we were very lucky, maybe we'd get it done before the end of the year. If we're not very lucky, maybe we won't get it done before the end of the next year.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott.

Mr. Gouk, five minutes, please.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I don't know if I can make up time, but I certainly will try not to stretch myself out.

I'd like to raise a couple of things quickly. You talk in terms of a \$2-billion loss over five years between the two rail lines in this eastern portion. If CN simply ceased to exist and you had your own facilities running through with the available freight, would that \$2 billion go away just on that basis alone?

[Traduction]

Le président: Bien, monsieur Fillion?

M. Fillion: Une minute?

Le président: En fait, vous en êtes maintenant à 11 minutes, au lieu de cinq.

M. Scott: Je crains que ce ne soit ma faute, monsieur le président; ce sont les réponses qui sont longues, pas les questions.

Le président: Les réponses sont très détaillées, mais les questions étaient aussi très bonnes. C'est pourquoi j'ai pensé que nous pouvions autoriser cette question supplémentaire.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Les réponses étaient excellentes, elles aussi.

Le président: Merci, monsieur Fillion.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, does it mean the answers are too long?

Le président: C'est possible. Avant d'accorder les cinq minutes qui lui reviennent à M. Gouk, permettez-moi d'apporter un éclaircissement.

M. Scott a dit qu'il avait passé un an à discuter de toute cette question, et qu'il espérait parvenir à une entente initiale puis à un accord sur le plan opérationnel.

Pourriez-vous, monsieur Scott, nous donner une idée du temps que tout cela demandera, d'abord pour parvenir à l'entente initiale, puis à l'accord opérationnel?

M. Scott: Ce que nous espérons c'est qu'un peu avant l'été, nous saurions si nous avons ou non un accord... un accord que nous pourrions soumettre au gouvernement. En cas d'accord, il est ensuite difficile de dire combien de temps il faudra pour nous entendre sur les questions commerciales et opérationnelles car elles seront très détaillées. Nous en savons suffisamment pour savoir au moins cela. Non seulement je ne sais pas combien de temps cela prendra, mais, comme tout le monde le sait, il faudra passer par les organismes de réglementation.

Le président: Mais en dehors de l'aspect législatif ou réglementaire, il faudra tout de même que vous parveniez à un accord avec l'autre partie avant même de pouvoir présenter votre idée... .

M. Scott: C'est exact.

Le président: Et vous envisagez...?

M. Scott: Je n'en sais rien. Si la chance est vraiment de notre côté, nous parviendrons peut-être à le faire avant la fin de l'année. Dans le cas contraire, nous n'y parviendrons peut-être même pas avant la fin de l'année prochaine.

Le président: Merci, monsieur Scott.

Monsieur Gouk, vous avez cinq minutes.

M. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Je ne sais pas si je peux gagner du temps, mais je vais certainement essayer d'être bref.

Je voudrais soulever rapidement un ou deux points. Vous dites que, dans l'Est, les deux compagnies ont perdu deux milliards de dollars en cinq ans. Si le CN cessait simplement d'exister et si la totalité du transport de marchandises utilisait vos installations, cela suffirait-il à éliminer ce déficit de deux milliards de dollars?

[Text]

[Translation]

• 1640

Mr. Scott: I guess I'm long enough in the tooth to say I don't know.

Mr. Gouk: I'm questioning that myself. Maybe you could, but I don't know. I was looking for some guidance from you. The figures I've seen suggest that it's questionable.

So I would ask how you can still maintain two companies—at best down to the same track that one company has—and somehow expect to eradicate the loss when you're still splitting the freight between two companies in that sector.

Mr. Scott: We're not suggesting two companies. We're suggesting one company in the east. We're suggesting that the ownership may be shared between us, but that company will have one mind and management, if you will. It would take the assets that are currently operated by the two companies and decide on the best combination of those assets to single down to what is needed for that company to operate effectively.

Some of our lines are parallel. In some cases we could choose one terminal over another. In some cases we could possibly choose one facility over another. What we try to do is get the one that's best suited to the business—not only the business that currently exists, but the business the two of us sitting down together could determine might exist if we had that level of asset use.

Mr. Gouk: If CN ceased to exist, do you have enough within your current capacity to handle all the freight that is in that sector?

Mr. Scott: It's a question of what lines you would use most effectively. In some cases CN lines may be better situated than ours. In other cases we may be better situated than they are. If we can make use of the best of both, I think we're going to have a better arrangement for the merged company than we might have if one railway went away entirely and the other railway went away entirely.

We have never looked at the idea that by some wave of the wand CN would disappear overnight and we'd be left as the sole railway only on our own lines in the future, because, in my view, that's one of the more unlikely things to happen.

Mr. Gouk: I'm just thinking in terms of the capacity that's there. If the two were merged in that sector, are we looking at anything that's even remotely close to the size of the original two or are we looking at the equivalent of losing one company?

Mr. Scott: No. You would be slimming down. There's no question about that. If that can't happen, then you cannot bring down the underlying costs.

Mr. Gouk: If this comes to pass and it works, how far in the future would we see something like this on the prairies?

Mr. Scott: As I tried to indicate at the beginning, I think the business is different in western Canada from what it is in the east. I suggested that a lot of investment has gone into the west. The west is probably better set up physically for both roads than it is in the east. Geographically, we're further apart. It's just the nature of that part of the country.

M. Scott: Je crois que j'ai acquis suffisamment d'expérience avec l'âge pour dire que je ne sais pas.

M. Gouk: J'en doute moi-même. Peut-être pourriez-vous me le dire mais je n'en sais rien. J'espérais que vous pourriez me donner quelques indications. D'après les chiffres que j'ai vu, cela me paraît discutable.

Ce que je voudrais donc savoir, c'est comment il est possible de maintenir deux compagnies ferroviaires—qui, au mieux, utiliseraient les voies de l'une d'entre elles—et espérer éliminer la perte alors que vous continuerez à vous partager le transport de marchandises dans ce secteur.

M. Scott: Il ne s'agit pas de deux compagnies. Ce que nous proposons, c'est une seule compagnie. Ce que nous proposons également, c'est que nous en soyons co-propriétaires, ce qui n'empêchera pas cette compagnie d'avoir sa propre tête et sa propre gestion, si vous voulez. Pour cela, il faudrait prendre les biens actuellement exploités par les deux compagnies et décider de la meilleure combinaison possible de ses biens pour que la nouvelle compagnie puisse fonctionner de manière efficace.

Certaines de nos lignes courent en parallèle. Dans certains cas nous pourrions choisir un terminal de préférence à un autre. Dans d'autres cas, nous pourrions choisir une installation plutôt que l'autre. Ce que nous essayons de faire c'est de choisir celle qui est la mieux adaptée aux activités... pas seulement les activités existantes, mais les activités possibles sur lesquelles nous pourrions nous mettre d'accord si nous pouvions utiliser ainsi les actifs.

M. Gouk: Si le CN cessait d'exister, seriez-vous capable d'assurer le transport de toutes les marchandises dans ce secteur?

M. Scott: La question est de savoir quelles lignes on peut utiliser le plus efficacement. Celles du CN sont parfois mieux situées que les nôtres; parfois, ce sont nos lignes qui sont le mieux situées. Si nous pouvons utiliser les meilleures lignes des deux compagnies, je crois que la fusion est préférable à la disparition complète de l'une ou l'autre des deux compagnies ferroviaires.

Nous n'avons jamais envisagé une situation où, par un simple coup de baguette magique, le CN disparaîtrait du jour au lendemain et nous nous retrouverions seuls, avec nos propres lignes, car à mon avis, cela est tout à fait improbable.

M. Gouk: Je songeais simplement à la capacité de transport. S'il y a fusion dans un secteur, nous retrouverions—nous avec une compagnie qui aurait, même approximativement, la taille du CN et du CP, ou cela reviendrait-il à perdre l'une d'entre elles?

M. Scott: Non. Il y aurait indiscutablement une rationalisation, sans quoi, il n'est pas possible de réduire les coûts sous-jacents.

M. Gouk: Si vous réussissez dans cette entreprise, dans combien de temps pensez-vous que la même chose se produira dans les Prairies?

M. Scott: Comme j'ai essayé de le dire au début, la situation n'est pas la même dans l'ouest du Canada que dans l'est. On a beaucoup investi dans l'Ouest qui, sur le plan géographique, convient mieux à l'existence des deux voies, parce que l'écart entre elles est plus grand. Cela tient à la nature physique de la région.

[Texte]

I don't see a need currently for a merger in the west, as I view it. I don't know about 25 years down the trail. If markets change in western Canada, if there are fundamental changes to the economy out there, then I can't tell you it will never happen. But I don't see the need for it out there that I do see in eastern Canada.

In this country we probably don't want to do things that are not needed before we do things that are. So perhaps a step at a time is the approach.

Mr. Comuzzi: Mr. Scott, I just heard your previous answer on rationalization in the east. From my perspective, you certainly wouldn't want to make any decision without a complete rationalization in Canada, so why would you not present to our group a complete rail rationalization program? Then we could look at the short-term and long-term benefits of such a rationalization.

Mr. Scott: As I tried to indicate earlier, I don't think rationalization in the west is required at this time.

• 1645

Mr. Comuzzi: Yes, but you also said that you're not sure about four or five years or maybe ten years down the road. Why wouldn't that same process take place regarding rationalization in the west, so that we would have a long-term plan with respect to the railway business in Canada?

Mr. Scott: Well, I didn't say four or five; I thought I said 25.

Mr. Comuzzi: Things move fairly quickly.

Mr. Scott: I think for one thing, in the west, until the question of method of payment is dealt with and something arises one way or another from that, you probably don't have a clear picture of what may be required by way of some branch-line rationalization. That's going to change some patterns in the grain industry and is going to require, probably, a look by the elevator operators, the pools, and ourselves at what we might do for the future.

Again, I say to you, because of the geography of the west, the way the railways serve the west, I don't see a need at this time to look at a merger or a marked rationalization of lines in the west. I think what you have is a fairly well-suited network.

We have made some changes out there. There has been some reduction worked out in the network over the past 10 or 15 years. As I say, there may be some more needed when method of payment is dealt with, but other than that, I don't see a crying need for rationalization in the west. Most of it will be related, if it's needed, to the grain network.

Mr. Comuzzi: We've gone through the process of what's happened in eastern Canada and now we're talking about east of Manitoba.

In order to develop a rational inter-modal policy for the movement of bulk product in Canada, I can't see this committee making a decision. With the further fragmentation of the future of the rail lines in this country, and the method of payment

[Traduction]

À mon avis, une fusion dans l'Ouest n'est pas justifiée pour le moment, mais la situation sera peut-être différente dans 25 ans. Si les marchés changent dans l'ouest du Canada et si l'économie y subit des changements fondamentaux, il est évident que je ne peux pas vous affirmer que cela ne se produira jamais. Mais le besoin me paraît moindre que dans l'est du Canada.

Dans notre pays, nous ne voulons probablement pas faire ce qui n'est pas nécessaire avant de faire ce qui l'est. La meilleure méthode consiste donc à progresser à petits pas.

M. Comuzzi: Monsieur Scott, j'ai entendu ce que vous aviez dit à propos de la rationalisation dans l'Est. À mon avis, il ne serait certainement pas souhaitable de prendre une décision sans une rationalisation complète au Canada. Pourquoi donc ne pas présenter à votre groupe un programme complet de rationalisation des voies ferrées? Il nous serait alors possible d'étudier les avantages à court terme et à long terme d'une telle rationalisation.

M. Scott: Comme j'ai essayé de l'expliquer tout à l'heure, je ne pense pas qu'une rationalisation s'impose actuellement dans l'Ouest.

M. Comuzzi: Oui, mais vous avez déjà dit que vous n'étiez pas certain de ce que serait la situation dans quatre ou cinq ans ou peut-être, dix ans. Pourquoi ne pas entreprendre le même processus de rationalisation pour l'Ouest de manière à avoir un plan à long terme pour le secteur ferroviaire au Canada?

M. Scott: Je n'ai pas dit quatre ou cinq ans; je crois avoir dit 25.

M. Comuzzi: Les choses évoluent très vite.

M. Scott: En ce qui concerne l'Ouest, tant que la question de la méthode de paiement n'aura pas été réglée et qu'un plan quelconque s'en dégage, il vous sera probablement impossible de vous faire une idée précise des besoins en matière de rationalisation des embranchements. Cela aura des répercussions sur le fonctionnement de l'industrie céréalière et exigera probablement une étude des mesures à prendre pour l'avenir à laquelle participeront les exploitants de silos, les pools, et nous-même.

Je vous le répète, à cause de la géographie de l'Ouest, de la manière dont les chemins de fer desservent cette région, il ne m'apparaît pas nécessaire, pour le moment, d'envisager une fusion ou une rationalisation marquée des lignes. À mon avis, vous avez là-bas un réseau assez rationnel.

Nous y avons apporté quelques changements. Au cours des 10 à 15 dernières années, le réseau a été un peu réduit. Comme je l'ai dit, d'autres changements seront peut-être nécessaires lorsqu'on examinera la méthode de paiement, mais en-dehors de cela, la rationalisation des lignes de l'Ouest ne me paraît pas constituer un besoin pressant. Si elle est nécessaire, elle concernera essentiellement le réseau de transport des céréales.

M. Comuzzi: Nous avons examiné ce qui est arrivé dans l'est du Canada et voilà maintenant que nous parlons de l'est du Manitoba.

Si nous voulons élaborer une politique intermodale rationnelle de transport des produits en vrac au Canada, je ne vois pas comment ce comité pourra prendre une décision. Compte tenu de l'avenir encore plus fragmentaire des lignes

[Text]

which has really distorted—I'm not telling you anything you don't know—the whole grain movement from Winnipeg east, and which has made artificial pricing the rule, why wouldn't we use that as just one other barometer, so that we look at the rationalization of the rails in Canada with respect to whether the method of payment continues or whether the method of payment ceases? If it ceases, we are dealing with the producer, which perhaps is as it should be; if it doesn't cease, we are dealing with the present mode of operation.

Mr. Scott: I don't really think that method of payment change is going to have any bearing on the traffic that moves east of Winnipeg, in the sense that the eastern traffic is really east of Thunder Bay, but it has to get to Winnipeg. There has to be a yarding at Winnipeg and a distribution for Winnipeg. So we would run over the lines, but it really doesn't have very much to do, in my opinion, with the question of how grain will move from Winnipeg to Thunder Bay for export.

Mr. Comuzzi: The second question I have, Mr. Chairman, is with respect to the deep pocket rule you mentioned and to your pockets getting shallow.

Mr. Scott: My colleague mentioned the deep pockets.

Mr. Comuzzi: I'm sorry.

Mr. Flicker: His former colleague mentioned it.

Mr. Scott: Let the record show who it was.

Mr. Comuzzi: There's also another rule. Sometimes you operate by what I call "the golden rule", which means he who has the gold, rules. I don't know what CP's debt is, short term or long term, but I sure know what CN's is and CN's long-term debt is absolutely scary.

Why would you consider merging with a company that is fundamentally flawed?

Mr. Scott: I did say earlier we were discussing the financial structure of a potential merger.

Mr. Thalheimer (Timmins—Chapleau): Mr. Scott, in your presentation, when you were comparing rail transportation vis-à-vis truck transportation, you stressed the two costs have been distorted, for the reasons you've given—the fuel tax and the taxpayers' bills for the roads, and so on.

• 1650

Before we rationalize or do anything, shouldn't the group here have a picture of what you conceive are the true costs of rail versus traffic? Otherwise, as you state, we may be very sorry when we find out what the true costs are. Then we may very well say "Gee whiz, we shouldn't have got rid of the rails".

Mr. Scott: I think there are some studies done in North America that throw some light on this issue. I don't think you're ever going to be able to sit down and say with absolute precision "this should be this and that should be that". I don't think the world is that perfect, nor does it probably need to be.

[Translation]

ferroviaires dans notre pays, et la méthode de paiement qui a vraiment provoqué une distorsion—je ne vous apprends là rien de nouveau—de l'ensemble des transports de céréales à partir de Winnipeg vers l'Est, et à cause duquel la fixation de prix artificiels est devenu la règle, pourquoi ne pas utiliser cela comme baromètre et étudier la rationalisation du rail au Canada en fonction du maintien ou de la suppression de la méthode de paiement? Si elle cesse d'exister, nous traiterons avec le producteur, ce qui est peut-être la meilleure méthode; si elle est maintenue, nous nous retrouvons avec le mode de fonctionnement actuel.

M. Scott: Je ne pense vraiment pas que le changement de la méthode de paiement ait un effet quelconque sur le trafic à l'est de Winnipeg, en ce sens que le trafic à l'est se fait en réalité à l'est de Thunder Bay mais doit passer par Winnipeg. Il y a un triage et un système de distribution pour Winnipeg. Donc, nous passerions les lignes, mais à mon avis, cela n'a pas grand-chose à voir avec la manière dont le grain destiné à l'exportation est transporté de Winnipeg à Thunder Bay.

M. Comuzzi: Ma seconde question, monsieur le président, a trait à la règle du portefeuille bien garni dont vous avez parlé et au fait que le vôtre commence à se vider.

M. Scott: C'est mon collègue qui a parlé de portefeuille bien garni.

M. Comuzzi: Excusez-moi.

M. Flicker: Son ancien collègue l'a mentionné.

M. Scott: Que cela apparaisse bien dans le procès-verbal.

M. Comuzzi: Il y a également une autre règle. Nous fonctionnons parfois selon ce que j'appelle «la règle d'or», c'est-à-dire que c'est celui qui a l'or qui décide. Je ne connais pas le montant de la dette à court terme ou à long terme du CP, mais je connais parfaitement celle du CN dont la dette à long terme est effrayante.

Pourquoi envisager de fusionner avec une compagnie qui connaît des problèmes aussi graves?

M. Scott: J'ai dit tout à l'heure que nous discutons de la structure financière d'une fusion possible.

M. Thalheimer (Timmins—Chapleau): Monsieur Scott, lorsque vous compariez le transport ferroviaire et le transport routier, vous avez insisté sur le fait qu'il y avait eu une distorsion des coûts, pour les raisons données par vous—la taxe sur le carburant et les coûts assumés par les contribuables pour les routes, etc.

Avant de rationaliser ou de faire quoi que ce soit, le groupe ne devrait-il pas avoir une idée précise des coûts réels du transport ferroviaire par rapport au trafic? Autrement, comme vous le dites vous-même, lorsque nous découvrirons ce que sont les coûts réels, nous risquons fort de regretter de nous être débarrassés des voies ferrées.

M. Scott: Je crois que certaines études effectuées en Amérique du Nord apportent un nouvel éclairage sur cette question. Je ne pense pas que nous arrivions jamais à dire avec une précision absolue «Cela doit être comme ceci, ou comme cela». Le monde n'est pas parfait, et il n'est d'ailleurs probablement pas nécessaire qu'il le soit.

[Texte]

The only reason I raise this issue is because I think it is a consideration that particularly shows up in the tax area. It may be that even adjusting that area from a policy point of view would bring things more into balance.

I don't think we can unwind all the things we've done in the past. I'm not suggesting that. We've done a lot of things in this country because we wanted certain things to happen and had to jump-start them. Now they're going, and we've grown used to them. We're not going to change all of that overnight, nor do I suggest we have the time to sit back and do all of that. I'm only suggesting that perhaps the tax area is one area that could be looked at. Maybe something that's done there would bring things more into line.

As far as the railway industry is concerned and where it is, I don't think the time is there to do the kind of in-depth analysis you might have in mind, which would bring things in almost perfect balance. I just don't think that's a practical reality.

Mr. Thalheimer: But if we're going to talk about the cheapest mode of transportation to move goods from point A to point B, surely we have to know the related costs. I want to compare apples to apples. I'm very concerned that if we don't have those costs, we have no idea what the cost per pound will be vis-à-vis trucking. If we don't have those, we may be making decisions we will be regretting very shortly.

Mr. Scott: Of course the decisions in this area need to be made partly by the provinces and partly by the federal government. You have two jurisdictions now. I did suggest that if anybody could see the value of this and thereby respond to it, it's probably the provinces. If they don't see the value, they don't respond. That's real life.

M. Guimond: Monsieur Scott, depuis la fermeture de la butte de triage St-Luc à Montréal, nos informations nous laissent croire qu'il y a eu abandon des deux tiers des voies praticables au triage St-Luc. Est-il exact que vous manquez de place pour manoeuvrer la quantité de wagons qui y convergent chaque jour, et que par exemple, afin de décongestionner le triage St-Luc vous devez faire circuler des convois non triés vers les villes de Farnham, Toronto et Québec où, à partir de là, ces wagons seront groupés selon leur destination finale?

Je veux prouver par cet exemple que, parfois, il peut être facile de démontrer qu'une ligne ou un équipement est non rentable pour obtenir la permission de l'abandonner.

Mr. Scott: Again, I'm going to say to you that we didn't close down St-Luc in the sense that we shut the door. We did do away with the humping operation at St-Luc partly because the kind of traffic we have been moving has changed. Many of the trains that used to go through St-Luc from the Montreal harbour bypass St-Luc and go directly to Toronto and Chicago. So we had a change in pattern.

We then tried to do the switching operation required at St-Luc in less space and at less cost. You're quite right. About two-thirds of the yard is no longer used for this kind of flat switching.

[Traduction]

La seule raison pour laquelle j'en parle c'est que cet élément apparaît en particulier dans le domaine fiscal. Quelques aménagements de cette politique dans ce domaine permettraient peut-être de mieux équilibrer les choses.

Nous ne pouvons pas défaire tout ce que nous avons fait dans le passé. Ce n'est pas du tout ce que je propose. Nous avons beaucoup fait dans notre pays parce que nous voulions que certaines choses se produisent et nous avons été obligés de donner un coup de pouce. Maintenant que le système fonctionne, nous nous y sommes habitués. Nous n'allons pas tout changer du jour au lendemain et je ne pense pas non plus que nous ayons le temps nécessaire pour étudier tous les facteurs. Tout ce que je dis c'est que l'on pourrait peut-être examiner le secteur fiscal et apporter des modifications qui contribueraient à un meilleur équilibre.

Quant à la situation du secteur des chemins de fer, je ne crois pas que nous ayons suffisamment de temps pour procéder à l'analyse approfondie à laquelle vous songez peut-être et qui permettrait de parvenir à un équilibre presque parfait. Dans la pratique, cela ne me paraît pas réalisable.

M. Thalheimer: Mais pour pouvoir parler du mode de transport de marchandises le moins coûteux du point A au point B, il est absolument nécessaire de connaître les coûts connexes. Je veux pouvoir comparer ce qui est comparable. Je crains fort que si nous ne connaissons pas ces coûts, nous n'aurons pas la moindre idée du coût par livre par rapport à celui du transport routier. Et si nous ne disposons pas de ces éléments, nous risquons de prendre des décisions que nous ne tarderions pas à regretter.

M. Scott: Bien entendu, les décisions dans ce domaine seront en partie prises par les provinces et en partie par les gouvernement fédéral. Vous avez là affaire à deux juridictions. J'ai dit que c'était probablement les provinces qui étaient les mieux placées pour apprécier l'importance de tout ceci et d'y réagir. Si elles n'en voient pas l'importance, elles ne réagiront pas. C'est la vie!

Mr. Guimond: Mr. Scott, since the closing down of St-Luc humping operation in Montreal, we understand that two-thirds of the lines have been abandoned. Is it true that you lack sufficient room for the switching operations because of the high daily volume of railway cars converging, and that in order to relieve traffic in St-Luc, you must directly route trains through Farnham, Toronto and Quebec where the cars are grouped according to their final destination.

I give you this example to show that it is sometimes easy to demonstrate that a line or equipment is not cost-effective to get the authorization to abandon it.

M. Scott: Je vous le répète, nous n'avons pas purement et simplement fermé St-Luc. Une des raisons pour lesquelles nous avons éliminé la butte de triage est que la nature du trafic a changé. Beaucoup de trains qui, venant du port de Montréal, passaient autrefois par St-Luc se rendent aujourd'hui directement à Toronto et à Chicago. Il y a donc eu un changement des caractéristiques du trafic.

Nous avons ensuite essayé d'effectuer les opérations de triage nécessaires à St-Luc en utilisant moins d'espace et d'argent. Vous avez tout à fait raison, les deux tiers environ de la gare de triage ne sont plus utilisés pour ce genre de débranchement en palier.

[Text]

Anytime you put in something new—and we did in the fall—you're going to find that people will have to learn a new way of handling the business. For some time, in order to keep service to our customers, when we got into a jam or the weather interfered with us, we were taking trains to another yard, switching them to the way we wanted to make them up and then running them back out.

• 1655

I believe we have overcome most of the problems of the start-up, of learning the new way of doing it. We have come to the conclusion in the spring that we will change some of the existing track pattern to make it better, and that this will facilitate the use of the yard. When we started it, we were basically using the yard lay-out that was there. We've learned something out of this and we intend to make the improvements that are necessary to make the yard effective in the new pattern.

M. Guimond: Le CN possède-t-il encore une compagnie de camionnage? L'une de vos filiales est-elle dans le domaine du *trucking*?

M. Scott: Le CN ou le CP?

M. Guimond: Excusez-moi, le CP.

Mr. Scott: I thought that was going to be an easy answer. No.

Mr. Guimond: No.

Mr. Scott: Canadian Pacific Limited does still own a trucking company, that's right. But I'll tell you, as far as CP Rail is concerned, our policy has been never to favour our own. CP Trucks is both a supplier to us and a customer of ours, but so are other trucking companies suppliers to us. We use the companies that are best suited to give us the service we want at the best price.

Mr. Guimond: Thank you.

Mr. Gouk: You mentioned a little earlier some of the anomalies with the union contract and that you would like to get some concessions. Both Canadian airlines, for two different reasons, have involved the employees in a participation program. First of all, it provides an infusion of capital, but second, they have found that it works a whole lot better when there's a sense of ownership—better participation. Has CP either tried to do something like that or are they looking at that currently?

Mr. Scott: Well, remember, the railway operation is a unit of Canadian Pacific Limited. The railway system itself does not have its own shares; it doesn't stand alone in that sense. If employees of CP Rail were to participate, they would be participating in more than the railway.

Quite frankly, while we haven't ignored that prospect for the future, if it seemed to be useful, I don't think in the present situation we would be in a position to make it directly relate to the business of the rail employee.

[Translation]

Chaque fois que vous introduisez quelque chose de nouveau—ce que nous avons fait à l'automne—vous constaterez que les gens sont obligés d'apprendre à utiliser de nouvelles méthodes. Pendant un certain temps, afin de continuer à assurer le service à nos clients, en cas d'encombrement ou de mauvais temps, nous avons acheminé les trains vers un autre triage, effectué les groupements nécessaires avant de les renvoyer.

Je pense que nous avons surmonté la plupart des difficultés qui se posent au début lorsqu'il s'agit d'apprendre une nouvelle façon de faire. Nous en sommes arrivés à la conclusion, au printemps, que nous devrions améliorer la structure actuelle des voies afin de rendre plus commode l'utilisation de la gare de triage. Lorsque nous avons lancé ce projet, nous n'avons pas vraiment modifié la manière dont la gare de triage était agencée. Cela nous a appris quelque chose et nous avons l'intention d'apporter les améliorations nécessaires pour que la gare de triage fonctionne aussi efficacement que possible dans le cadre de la nouvelle structure.

Mr. Guimond: Does CN still own a trucking company? Is one of your subsidiaries involved in trucking?

Mr. Scott: CN or CP?

Mr. Guimond: Excuse me, CP.

M. Scott: Je pensais qu'il serait facile de répondre à cette question, mais ce n'est pas le cas.

M. Guimond: Non.

M. Scott: Canadien Pacifique Limitée est toujours propriétaire d'une compagnie de camionnage, c'est exact. Permettez-moi de vous dire, cependant, que chez CP Rail, nous n'avons jamais eu pour politique d'accorder un traitement de faveur à nos propres services. CP Camionnage est à la fois un de nos fournisseurs et un de nos clients, mais il y a d'autres compagnies de camionnage parmi nos fournisseurs. Nous utilisons les compagnies qui nous offrent le meilleur service au meilleur prix.

M. Guimond: Merci.

M. Gouk: Vous avez relevé un peu plus tôt certaines anomalies dans la convention collective et vous avez indiqué que vous aimeriez obtenir quelques concessions. Les deux lignes aériennes du Canada ont, pour des raisons qui leur sont propres, proposé à leurs employés de participer aux bénéfices. Tout d'abord, cela permet d'injecter des capitaux; mais ce que ces entreprises ont également découvert, c'est que tout va beaucoup mieux lorsque les employés sont investis des fonctions de propriétaire—la participation est meilleure. Est-ce que CP a déjà essayé de faire quelque chose de semblable ou étudie-t-elle actuellement ce genre de proposition?

M. Scott: Il faut tout d'abord se rappeler que les opérations ferroviaires constituent l'une des branches de Canadien Pacifique Limitée. La compagnie de chemin de fer n'a donc pas ses propres actions et n'est pas autonome en ce sens. Si on offrait aux employés de CP Rail une participation aux bénéfices, cela ne concernerait pas uniquement la compagnie de chemin de fer.

À dire vrai, même si nous n'avons pas écarté cette possibilité pour l'avenir, au cas où cela pourrait se révéler utile, je ne pense pas qu'actuellement nous pourrions faire une proposition en ce sens qui s'adresserait directement aux employés de chemin de fer.

[Texte]

Mr. Gouk: Mr. Chairman, I would like to give my remaining time to my colleague, if he can finish up with a quick question as well.

Mr. Harris: Thank you.

Following up on Jim's question, I guess there's no way the rail entity could be segmented out in order to put anything like that into effect then?

Mr. Scott: I wouldn't say there's no way it could be done; it's just that it hasn't been done.

Mr. Harris: Okay.

I'm reading about the difference in taxation between U.S. railways and Canadian railways. I imagine a lot of freight travelling between Toronto and Vancouver or eastern Canada and Vancouver goes south of the line to Burlington Northern and across and then up. Am I correct?

Mr. Scott: No, I wouldn't say so, not a lot of it.

Mr. Harris: So there's not a huge. . . ?

Mr. Scott: What you're really competing with, I'd say, in import-export traffic, for example, is the west coast ports, where traffic comes across the Pacific from China, Japan, Korea, and goes into the Port of Vancouver and is carried across Canada, some of it down into Chicago, some of it into Toronto, or the ship will come into Seattle or Los Angeles or San Francisco, and then Burlington Northern might carry it through to Chicago. It might even come up to Toronto from Chicago.

Mr. Harris: That's what I was getting at. Is there freight coming into U.S. ports that is coming across the states and up to Toronto?

Mr. Scott: Yes.

Mr. Harris: If the taxation levels were more equitable between Canada and the U.S., you might get a chance at the business coming across Canada.

Mr. Scott: Yes, we might very well.

I can tell you that when I was last in China, the question of service by CP Rail from Vancouver down into Chicago was quite satisfactory to the Chinese, and the Chinese are big operators of ocean shipping. But there is a tax cost disadvantage vis-à-vis a U.S. road, such as Burlington Northern or Santa Fe coming up through Chicago and then into Toronto.

Mr. Harris: Yes. Has there ever been any kind of a ballpark figure put on the possible revenue loss to U.S. rail traffic because of this fuel tax difference?

[Traduction]

M. Gouk: Monsieur le président, mon collègue peut utiliser le temps qu'il me reste s'il peut terminer par une brève question.

M. Harris: Merci.

Pour reprendre la question de Jim, je suppose qu'il n'y a aucun moyen de traiter la compagnie de chemin de fer de façon distincte afin d'offrir aux employés ce genre d'intéressement?

M. Scott: Je ne dirai pas que cela est tout à fait impossible; on ne l'a pas fait, tout simplement.

M. Harris: Très bien.

Je vois dans le document que vous avez déposé que le régime fiscal qui s'applique aux chemins de fer américains d'une part, et aux chemins de fer canadiens d'autre part n'est pas le même. Je suppose qu'une grande partie des marchandises transportées entre Toronto et Vancouver ou entre l'est du Canada et Vancouver est dirigé vers le sud, vers Burlington Northern et voyage ainsi à travers le continent avant de remonter vers la Colombie-Britannique. Est-ce exact?

M. Scott: Non, ce n'est pas ce qui se passe dans la majorité des cas.

M. Harris: Donc, il n'y pas d'énorme. . . ?

M. Scott: À mon avis, dans le domaine de l'import-export, par exemple, la véritable concurrence se situe au niveau des ports de la côte ouest. C'est là que les marchandises arrivent de Chine, du Japon, de Corée. Parfois, les bateaux accostent à Vancouver et les marchandises sont transportées à travers le Canada vers Chicago ou encore vers Toronto; ou bien le bateau accoste à Seattle, Los Angeles ou San Francisco et c'est alors Burlington Northern qui transporte les marchandises jusqu'à Chicago, ou même, de là, jusqu'à Toronto.

M. Harris: C'est à cela que je voulais en venir. Y a-t-il des marchandises qui arrivent dans les ports américains et qui sont transportés à travers les États-Unis jusqu'à Toronto?

M. Scott: Oui.

M. Harris: S'il y avait moins de différence entre le régime fiscal américain et celui qui est appliqué au Canada, vous auriez plus de chance d'assurer le transport des marchandises à travers le Canada.

M. Scott: Oui, cela se pourrait fort bien.

La dernière fois que je me suis rendu en Chine, j'ai pu constater que le service offert par CP Rail à partir de Vancouver jusqu'à Chicago a été jugé tout à fait satisfaisant par les Chinois, et il faut dire que dans le domaine du transport océanique, l'envergure des activités des Chinois est imposante. Mais les taxes plus élevées nous désavantagent par rapport au service assuré aux États-Unis par des compagnies comme Burlington Northern ou Santa Fe qui assurent la liaison jusqu'à Chicago, puis jusqu'à Toronto.

M. Harris: Je vois. A-t-on évalué approximativement les revenus que nous abandonnons ainsi présumément à l'industrie du transport ferroviaire américaine à cause de la différence qui existe entre les taxes sur le carburant?

[Text]

Mr. Scott: I've never put one on. There are other factors that also bear on the problem. The effectiveness of ports, the productivity of port handling, is important—where a liner comes in first and where it leaves from last. If you can get them to come through Seattle to Vancouver so they're last out of Vancouver, short, and swing around the other way so they're first into Vancouver, you put Vancouver in a very good position.

But I can tell you, most of the Chinese shipping people can quote you productivity container lift statistics for most of the ports in the world and they'll be bang on the last month. They are very, very knowledgeable about what they're dealing with.

While most of us don't equate the Chinese with entrepreneurs, I can tell you they are.

Mr. Harris: Yes.

Mrs. Terrana (Vancouver East): That's exactly what I wanted to bring up. I think the concern is very real. When I visited the offices of the Vancouver Port Corporation the members were quite concerned about this very factor, and they're concerned about the fact that if the farmers are given subsidies, they're going to go through the United States rather than through Canada. My question is, if this should be the case, why are we waiting for something to happen in the west before we consider a merger or something similar?

The answer you gave concerned me a little, because it seems we are not learning from experience. So I wanted to know if this situation is being monitored, or if we are waiting until the west—hopefully we're not—finds itself in the same situation as the east, before we start solving the situation and considering another merger.

Mr. Scott: Again, I think the circumstances of the rail industry in the west, the geography of the rail industry, the type of commodities they carry, the problems that are faced, are very different from those in the east. There hasn't been the overbuilding in the west that there was in the east originally—that's just history—and there has been some rationalization of branch lines—again, that question of branch lines rationalization is largely related to grain. I just don't see the same problems arising.

The only thing I said to you is I can't look out 25 years and be absolutely sure of what's going to happen.

[Translation]

M. Scott: Je n'ai jamais fait le calcul. Il y a d'ailleurs d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. L'efficacité des ports, la productivité portuaire, est un facteur important—c'est toute la question qui concerne l'endroit où accoste un navire en premier et d'où il part en dernier. Si vous réussissez à faire venir les navires de Seattle jusqu'à Vancouver et que Vancouver soit le dernier port qu'ils visitent avant de faire la traversée et que, dans l'autre sens, Vancouver est le premier port où ils accostent, Vancouver est dans une position idéale.

Mais je dois vous dire que la plupart des transporteurs chinois peuvent vous citer des statistiques de productivité sur le ramassage des conteneurs qui s'applique dans la plupart des ports du monde et que les chiffres qu'ils vous donneront seront ceux du mois précédent. Ils connaissent extrêmement bien les conditions qu'ils doivent prendre en considération.

Même si la plupart d'entre nous ont du mal à imaginer les Chinois sous les traits d'entrepreneurs, je peux vous assurer que c'est bien le cas.

M. Harris: Oui.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Et c'est exactement le point que je voulais soulever. À mon avis, il y a là un vrai problème. Les membres de la société du port de Vancouver, à qui j'ai rendu visite récemment, ont soulevé la question et se sont également montrés préoccupés par la possibilité que, si l'on accorde des subventions aux agriculteurs, ils vont utiliser les lignes de transport qui traversent les États-Unis plutôt que celles qui assurent la liaison à travers le Canada. Ma question est donc celle-ci: si c'est le cas, pourquoi attendons-nous qu'il se passe quelque chose dans l'Ouest avant d'envisager une fusion ou une autre mesure semblable?

La réponse que vous avez donnée me préoccupe un peu car il me semble que l'expérience ne nous a rien appris. Je voulais donc savoir si l'on surveille la situation ou si nous attendons que l'Ouest—et j'espère qu'il n'en est pas ainsi—se retrouve dans la même position que l'Est avant que nous trouvions une solution et que nous envisagions une autre fusion.

M. Scott: Encore une fois, la situation de l'industrie ferroviaire dans l'Ouest, les conditions géographiques, le genre de marchandises transportées, et les problèmes qui existent sont tout à fait différents de ce que l'on trouve dans l'Est. Il n'y a pas eu de surconstruction dans l'Ouest comme ce fut le cas dans l'Est à l'origine—c'est du passé maintenant—et on a rationalisé les lignes secondaires—encore une fois, la question de la rationalisation des lignes secondaires est largement liée à la production céréalière. Je ne vois pas comment cela pourrait engendrer les mêmes problèmes.

Ce que j'essayais de vous dire, c'est que je ne peux pas me projeter dans l'avenir et savoir exactement ce qui va se passer dans 25 ans.

[Texte]

Mrs. Terrana: Actually, I want to know if there is a process that monitors this particular situation, or if we are waiting until... Remember, the possibility is not that they are not satisfied with the railway, because in fact they feel there is a need for trucks and for railways. The problem is this situation where farmers may get a subsidy and they will not choose the Canada way because it's too expensive compared to the United States.

Mr. Scott: Oh, I recognize what you're saying—going down to the gulf ports for export of grain. But again there are questions here. Who sells the grain? To whom? In what direction does it have to move? These are also factors.

If you're asking if we are monitoring it, I can't speak for CN, but I can tell you we try to stretch out into the future, every year, in a very serious review of what's going to change. One of the consequences of that—trying to predict the future—was that back in 1987 we changed the way we organized our railway into these two units, recognizing there was a difference between east and west, and there was a fundamental difference in the traffic that moved in those two areas and it had to be managed differently, both for our sake and for the customer's sake. We were trying to look ahead.

Now, we did that; CN did not. I think you can see that we saw there was going to be a difference between the two, and we also saw the east needed a different kind of management than had been traditional before that.

Mrs. Terrana: Thank you.

• 1705

Can we discuss another matter at the end of this?

The Chairman: Certainly.

Mr. Fontana: Under the NTA, 1987, there is another player in the rail rationalization and what may happen to the eastern network, and that's VIA Rail. As you know, VIA enjoys some protection in terms of line abandonment if in fact VIA uses that part of your service or of CN for over a year.

I'm just wondering whether VIA has been brought into the equation. Have discussions with VIA taken place with respect to perhaps looking at cases where there's going to be a roadbed available for a total dedicated track for VIA? As you know, there's a high-speed train proposal coming down at the end of May that this committee, and I'm sure the government, will be reviewing. Therefore, passenger rail service needs to be worked into this equation. I'm just wondering what your thoughts are on that and whether there have been some discussions with VIA Rail.

Mr. Scott: There have been no discussions with VIA Rail at this stage. There will undoubtedly have to be if we move through to that point. VIA Rail is probably more associated with Canadian National lines than it is with ours.

[Traduction]

Mme Terrana: J'essayais simplement de déterminer si l'on observe la situation de près ou si l'on attend que... Il faut se rappeler que le problème ne vient pas du manque de satisfaction des agriculteurs vis-à-vis les liaisons ferroviaires puisqu'en fait, ils estiment que le transport routier et le transport ferroviaire sont également nécessaires. Le problème est que les agriculteurs peuvent obtenir des subventions et qu'ils peuvent fort bien ne pas choisir les moyens de transport canadiens car ils coûtent plus cher que les services américains.

M. Scott: Oh, je sais bien ce que vous voulez dire—vous parlez des liaisons avec les ports du golfe pour l'exportation des céréales. Ici encore, d'autres questions se posent. Qui vend les céréales? À qui? Dans quelle direction doivent-elles être transportées? Ce sont des facteurs qu'il faut prendre en ligne de compte.

Vous me demandez si nous surveillons la situation. Je ne parle qu'au nom du CN, mais je peux vous dire que nous essayons, chaque année, de déterminer ce qui va se passer dans l'avenir en effectuant une analyse très sérieuse des changements prévus. Une des incidences de cet exercice—au cours duquel nous essayons de prévoir l'avenir—a été la réorganisation de notre compagnie, en 1987, et la création de deux unités pour reconnaître les différences entre les régions de l'Est et celles de l'Ouest, entre les modalités de transport et entre les méthodes de gestion qui devaient être appliquées aussi bien dans notre intérêt que dans celui de nos clients. Nous essayons d'envisager les perspectives à venir.

Nous avons fait cela, mais ce n'est pas le cas pour CN. Je pense que vous pouvez constater que nous avons vu que les deux régions étaient différentes et qu'il fallait dans l'Est des méthodes de gestion autres que les méthodes traditionnelles qui avaient été appliquées jusque là.

Mme Terrana: Merci.

Puis-je soulever un autre dernier point?

Le président: Certainement.

M. Fontana: Selon les dispositions prévues dans la LTN de 1987, il faut faire entrer dans la rationalisation des chemins de fer et dans la question de l'avenir du réseau de l'Est le rôle que peut jouer un autre intervenant, je fais allusion à VIA Rail. Comme vous le savez, VIA jouit d'une certaine protection dans le contexte de l'abandon des lignes dans le cas où VIA utilise cette partie de votre réseau ou de celui du CN pour plus d'un an.

Je me demande simplement si l'on a fait entrer VIA dans l'équation. Y a-t-il eu des pourparlers avec VIA. À propos, par exemple, de la disponibilité d'une plate-forme pour une ligne entièrement dévolue à VIA? Comme vous le savez, ce comité, et d'ailleurs tout le gouvernement, va être appelé à étudier une proposition concernant un train à grande vitesse à la fin du mois de mai. Par conséquent, il faut faire entrer dans l'équation un service ferroviaire voyageur. Pourriez-vous me faire part de vos commentaires à ce propos et me dire s'il y a eu des pourparlers avec VIA Rail.

M. Scott: Nous n'avons eu jusqu'ici aucune discussion à ce sujet avec VIA Rail, mais il faudra sans aucun doute que nous nous rencontrions si la situation évolue en ce sens. VIA Rail utilise probablement davantage les lignes du Canadien National.

[Text]

As you know, I think, we were interested in high-speed rail ourselves and in fact did a study with Air Canada, which was a relationship I created with the former president because of the Toronto-Montreal segment and what we felt might be the interchangeability of traffic between rail and air. It seemed to make sense. Also, Air Canada knows the market pretty well because they've been serving it. So we're interested in that, and I don't think we're going to turn away from consideration of it, but we just haven't reached that stage.

The Chairman: Just before we move to Mr. Hubbard for five minutes, we have a visiting member to our committee, Mrs. Wayne. She was indicating she would like to ask a question. If committee members don't have any disagreement with this, I'd like to go to her for five minutes.

Before we do that, though, there is a clean-up matter for the committee.

We had previously agreed upon the structuring of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway subcommittee of this committee. Now, we'd like to formally adopt the make-up of that subcommittee. I have a motion by Mr. Harris, that the Great Lakes-St. Lawrence Seaway subcommittee be struck and made up of Dick Harris, Michel Guimond, Jim Jordan, Charles Hubbard, and Joe Comuzzi as chairperson.

Motion agreed to

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Chairman, we've heard today of two or three elements that have really caused this problem. We have to realize that in this country there must be as many goods and services being moved as there ever were. Over the years we've seen the rail disappear in Newfoundland, it's gone in Prince Edward Island, and being from New Brunswick, I'm just beginning to wonder if today we aren't starting the funeral for rail transportation in a good number of other eastern provinces.

The question I'd have to ask is what year did you last make money in this area that you want to cut back on or assimilate with CN rail? Have you made money, for example, in 1948 or 1959, or has there been a period in time when this was a viable part of your operation?

Mr. Scott: I suggested earlier that the date you would pick when things started to go in a certain direction was probably 1987. Part of the reason is that the new act came into being, and that put certain downward pressure on the railways. At the time the NTA was being considered there were hearings held, and we made an estimate that we would perhaps take a 15% reduction in revenues because of the NTA, and, in our view, we certainly have.

There were other pressures, though, that came to bear, such as market pressures for our customers. The automobile industry came under pressure, for example. Those kinds of pressures also came to bear. On top of that, the economy hasn't been. . .

[Translation]

Comme vous le savez, je crois, nous nous intéressons nous-mêmes aux trains à grande vitesse et nous avons pu faire une étude à ce sujet en collaboration avec Air Canada. J'avais établi des relations avec l'ancien président de cette compagnie car il nous semblait utile d'explorer l'interchangeabilité des liaisons ferroviaires et aériennes entre Toronto et Montréal. C'est une idée qui nous semblait avoir beaucoup de bien-fondé. Par ailleurs, Air Canada connaît bien un marché qu'elle dessert depuis longtemps. C'est donc quelque chose qui nous intéresse et je ne pense pas que nous allions abandonner l'idée, mais nous n'en sommes pas encore au stade de la proposition concrète.

Le président: Avant de donner la parole à M. Hubbard pour cinq minutes, permettez-moi de vous signaler que nous avons la visite d'un député, M^{me} Wayne. Elle m'a indiqué qu'elle aimerait poser une question. Si les membres du comité n'ont pas d'objection, j'aimerais lui accorder la parole pour cinq minutes.

Auparavant, le comité doit cependant régler une question d'ordre pratique.

Nous avons précédemment convenu d'établir un sous-comité pour s'occuper de la question des Grands Lacs et de la voie maritime du St-Laurent. Je voudrais maintenant que nous approuvions officiellement la composition de ce sous-comité. Monsieur Harris a soumis la motion que le sous-comité sur les Grands Lacs et la voie maritime du St-Laurent soit établi et qu'il soit composé de Dick Harris, Michel Guimond, Jim Jordan, Charles Hubbard, et présidé par Joe Comuzzi.

La motion est adoptée

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur le président, on a fait allusion ici aujourd'hui à deux ou trois facteurs qui sont la cause de ce problème. Nous devons reconnaître que les échanges de biens et de services au Canada doivent être aussi fréquents qu'ils l'étaient auparavant. Au cours des dernières années, nous avons vu les liaisons ferroviaires disparaître à Terre-Neuve, dans l'Île-du-Prince-Édouard et maintenant au Nouveau-Brunswick. Je commence à me demander si cela ne sonne pas le glas des liaisons ferroviaires dans un bon nombre d'autres provinces de l'Est.

La question que j'aimerais vous poser est la suivante: quelle est la dernière année au cours de laquelle le service que vous vous proposez de couper ou de fusionner avec celui du CN vous a-t-il rapporté de l'argent? Était-ce par exemple en 1948 ou en 1959 et y a-t-il eu une période pendant laquelle ce service a été rentable?

M. Scott: J'ai indiqué précédemment que la date qui a marqué le début d'un changement de direction était probablement 1987. C'est en partie parce que la nouvelle loi est entrée en vigueur et que cela a placé les chemins de fer dans un environnement peu propice. À l'époque où l'on envisageait l'adoption de la LNT, des audiences ont été tenues et nous avons indiqué alors que l'on pouvait prévoir une réduction de 15 p. 100 des revenus à cause des dispositions prévues par la loi. Et d'après nous, c'est exactement ce qui s'est passé.

• 1710

D'autres formes de pression ont joué, notamment les pressions du marché en ce qui concerne nos clients. L'industrie de l'automobile par exemple a connu le même genre de pressions. Et en plus, l'économie n'a pas été. . .

[Texte]

Mr. Hubbard: I picked up on that, Mr. Scott. We've had 100 years of rail transportation in this country and you're telling us now that you had seven bad years. Even in that story in the Bible you have seven good and seven bad.

Really, are we going to destroy 100 years of rail transportation by what might happen? I don't know how far we can look in the future. Do you really feel in your heart and soul that we can abandon 100 years of railway history by making some fast decision on the basis of seven bad years?

Mr. Scott: I like your seven bad years analogy, because that means there are going to be seven good years.

I wish I could look at it that way. I don't think it's seven bad years. We've had a structural change in the business; we've had market changes in the business. I have to tell you that my grandfather sat in Toronto in 1903 as a superintendent of the CP Rail system then, and the territory he covered as one superintendent was from Toronto all the way to the head of the lakes. There's been a hell of a change in CP Rail since that time. You can't operate, even with all of the communication skills we have today, all the way from Toronto to Thunder Bay with one superintendent. I'm only suggesting to you that there have been major changes in the last seven years.

Yes, the economic condition exacerbates the situation, but it's not the answer to it. A rebounding economy is not going to change this to the point where we're going to get back into the kind of stability that allows us in the industry to look at doing the things we might do and running the risk in the investment we might run without making further changes.

Mr. Hubbard: You're also pointing out that apparently it's due to two things: poor labour contracts that have really hurt your organization, and secondly, the trucking industry. Are those the two major factors that have brought us to this point in time?

Mr. Scott: No, I think labour flexibility for the future is important. I'm not going to go as far as to say that everything in the past has been wrong. The trucking industry has grown to be what it is. It brings certain advantages with it. I think the trick is to try to get it to mix well with rail, so both can play their respective parts. Again I say, in order to do that you might want to take a look at the policies that surround that and make some adjustment to the ones we've talked about. You also have to make some structural changes to the rail industry itself, so it fits properly and can play a future role. The discussions with CN are a way of examining whether a merger, which we think at this point in our discussions is most likely the way to go, can in effect do it.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hubbard.

Mrs. Wayne, welcome to the committee. Do you have a couple of questions for Mr. Scott?

Mrs. Wayne (Saint John): I think you were hoping this wasn't going to happen, Mr. Scott.

[Traduction]

M. Hubbard: J'ai compris cela, monsieur Scott. Le transport ferroviaire existe depuis 100 ans et vous nous racontez aujourd'hui qu'il y a eu sept années noires. Même dans la Bible il est question de sept bonnes années et de sept mauvaises années.

En fait, va-t-on détruire 100 ans de transport ferroviaire sur la base de ce qui pourrait se produire? Je me demande jusqu'où il faut regarder dans l'avenir. Pensez-vous, en votre âme et conscience, que l'on peut faire une croix sur 100 ans de transport ferroviaire avec quelques décisions hâtives fondées sur sept mauvaises années?

M. Scott: J'aime l'analogie que vous faites à propos des sept mauvaises années, car cela signifie que l'on en connaîtra sept bonnes.

J'aimerais pouvoir envisager les choses de la même façon. Je ne pense pas qu'il s'agissait de sept mauvaises années. Notre activité a connu un changement structurel; il y a eu des changements dans le marché. En 1903, mon grand-père était surintendant du réseau ferroviaire de CP à Toronto, et le territoire dont il était responsable allait de Toronto jusqu'au bout des Grands-Lacs. Le réseau ferroviaire de CP a connu des changements monumentaux depuis l'époque. Il n'est plus possible, même avec tous les moyens de communication dont nous disposons aujourd'hui, d'avoir un seul surintendant entre Toronto et Thunder Bay. Je veux seulement vous faire comprendre que des changements majeurs sont intervenus dans les sept dernières années.

La situation économique exacerbe effectivement la situation, mais le problème n'est pas là. Il ne faut pas s'attendre à ce que la reprise économique nous fasse retrouver une stabilité qui nous permettrait dans l'industrie d'envisager ce que l'on aimerait faire et de prendre des risques en investissant sans procéder à d'autres changements.

M. Hubbard: Vous soulignez aussi qu'apparemment la situation découle de deux choses: des conventions collectives insatisfaisantes qui ont énormément fait de tort à l'organisation, et deuxièmement, l'industrie du transport routier. S'agit-il des deux principaux facteurs qui nous ont amenés où nous en sommes?

M. Scott: Non, je pense que la flexibilité de la main-d'oeuvre est importante pour l'avenir. Je n'irai pas jusqu'à dire que tout ce qui est arrivé dans le passé a été mauvais. L'industrie du transport routier est devenu ce qu'elle est. L'astuce est de parvenir à un équilibre satisfaisant avec le ferroviaire pour que les deux industries puissent remplir leur rôle respectif. Je répète à nouveau que pour y parvenir il serait peut-être utile d'examiner les politiques afférentes et de modifier celles dont nous avons parlé. Vous devrez peut-être apporter des changements structurels à l'industrie ferroviaire elle-même, pour qu'elle soit parfaitement adaptée et puisse jouer un rôle à l'avenir. Nos échanges de vue avec le Canadien national sont un moyen d'examiner si une fusion ne constituerait pas, ainsi que nous sommes portés à le croire à ce stade des négociations, la meilleure solution à cet égard.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hubbard.

Je vous souhaite la bienvenue au comité, madame Wayne. Avez-vous quelques questions à poser à M. Scott?

Mme Wayne (Saint John): Je pense que vous souhaitiez que cela ne se produise pas, monsieur Scott.

[Text]

Mr. Scott: I am not sure what's going to happen.

Mrs. Wayne: I met with Rob Ritchie at one point in time and Mr. Ritchie's question to me was, Elsie, is there any way in which the tax system could be changed, because if the tax system was changed then we could become a very viable operation. If there was a way in which the tax system could be changed, would you then, Mr. Scott, feel you could make a viable operation the eastern operation in Canada?

Mr. Scott: Just from tax changes alone?

Mrs. Wayne: Yes.

Mr. Scott: No.

Mrs. Wayne: With regard to VIA... In the past when you applied for abandonments, whether it's you or CN, and abandonments were authorized by the NTA, if it was determined that it was needed for the rail passenger services... My understanding is that the last three abandonment applications after they were okayed were then reversed by the cabinet of the day. They reversed the decisions and did not allow them to take place. The last one was in the Gaspé coast. I'm hoping, Mr. Chairman, the same thing will also happen to the line from Sherbrooke to Saint John. I think you're quite aware, Mr. Scott, that when the St. Lawrence Seaway freezes up, that line is used, and the port of Saint John is used.

• 1715

My question to you is, if it is determined that is a main line and not a branch line—and we have always maintained it is a main line—do you receive a payment from the government, or do you receive payment only when it's a branch line?

Mr. Scott: What we have here is an agreement to abandon that line, which was extended by the government of the day—

Mrs. Wayne: For one year.

Mr. Scott: —for which we have received a subsidy relative to that extension of its operation.

Mrs. Wayne: Is that because it was determined by the NTA that it was a branch line and not a main line?

Mr. Scott: I don't think they spoke to the point, one way or another.

Mrs. Wayne: Yes, they did, in Sherbrooke. I'm not sure if it was determined, but in Sherbrooke it was debated.

Mr. Flicker: Yes, there was a debate, but there wasn't a determination.

Mrs. Wayne: But my question is, do you receive funds if it's determined it is a main line? Does it matter whether it's a main line or a branch line?

Mr. Scott: I can't speak for people of the agency, as to what lay on their mind. I only know what they did, and I don't believe they determined, in the payment of the money, that it was one or the other. My understanding is they paid it because they told us to extend the operation beyond the closure date that was originally given to us.

[Translation]

M. Scott: Je ne suis pas trop sûr de ce qui va arriver.

Mme Wayne: J'ai rencontré Rob Ritchie il y a quelque temps qui m'a demandé s'il existait une possibilité pour que le régime fiscal soit modifié, car dans ce cas son entreprise deviendrait des plus profitables. Pensez-vous, monsieur Scott, que si la fiscalité pouvait être modifiée, l'exploitation du réseau de l'est du Canada pourrait s'avérer viable?

M. Scott: Uniquement par des changements fiscaux?

Mme Wayne: Oui.

M. Scott: Non.

Mme Wayne: En ce qui a trait à VIA... Par le passé, quand vous demandiez l'autorisation d'abandonner certaines lignes, qu'il s'agisse de vous ou du CN, et que ces abandons de lignes étaient autorisés par l'ONT, si l'on déterminait ensuite que la ligne était nécessaire au transport des passagers... Je crois savoir que les trois dernières demandes d'abandon de lignes qui avaient été approuvées ont été par la suite annulées par le Cabinet de l'époque. Les décisions ont été révoquées. La dernière était celle de la côte de Gaspé. J'espère, monsieur le président, que c'est également ce qui se produira pour la ligne Sherbrooke Saint John. Nous savons parfaitement, monsieur Scott, que lorsque la voie du Saint-Laurent est gelée, on utilise cette ligne pour acheminer les marchandises qui arrivent dans le port de Saint John.

Ma question est la suivante: s'il est déterminé qu'il s'agit d'une ligne principale et non d'une ligne secondaire—et nous avons toujours soutenu qu'il s'agissait d'une ligne principale—recevez-vous des fonds du gouvernement, ou en recevez-vous uniquement lorsqu'il s'agit d'une ligne secondaire?

M. Scott: Il s'agit en l'occurrence d'un accord pour l'abandon de la ligne, accord dont l'application a été retardée par le gouvernement de l'époque. . .

Mme Wayne: Retardée d'un an.

M. Scott: . . . en fait de quoi nous avons touché une subvention pour la prolongation de son exploitation.

Mme Wayne: Est-ce parce que l'ONT avait jugé qu'il s'agissait d'une ligne secondaire plutôt que d'une ligne principale?

M. Scott: Je ne crois pas qu'il se soit penché sur la question, dans un sens ou dans un autre.

Mme Wayne: Si, il l'a fait à Sherbrooke. Je ne sais pas s'il a tranché, mais la question a été débattue à Sherbrooke.

M. Flicker: Il y a eu effectivement un débat, mais aucune décision.

Mme Wayne: Mais je vous demande s'il a été déterminé qu'il s'agissait d'une ligne principale? Cela fait-il une différence s'il s'agit d'une ligne principale ou d'une ligne secondaire?

M. Scott: Je ne peux pas parler au nom des gens de l'Office, et vous dire ce qu'ils pensent. Je suis seulement au courant de ce qu'ils ont fait, et ils n'ont pas résolu la question dans un sens ou dans un autre pour décider du versement de la subvention. Autant que je sache, ils ont versé la subvention parce qu'ils nous ont demandé de prolonger l'exploitation de la ligne au-delà de la date de la fermeture arrêtée dans un premier temps.

[Texte]

Mr. Comuzzi: Mr. Scott, as to the capital expenditures in the west to which you referred, would you explain to us who were the participants in paying for those expenditures? Secondly, would you undertake to give to this committee the charges CP levies annually for use of CP's tracks by VIA Rail?

Mr. Scott: Yes, we can do that. Do you want them for 1993?

Mr. Comuzzi: Sure, for one full year, a 12-month period—those capital expenditures that were made in the west, which you referred to at the outset of your remarks.

Mr. Scott: Yes, and you were asking by whom they were made? They were made by Canadian Pacific.

Mr. Comuzzi: And was there any government contribution?

Mr. Scott: Let me put it to you this way. There is a small component... Year by year there may be things that the governments—not necessarily the federal government—have asked us to do, such as line diversions or situations like that, or taking a line out of the centre. For example, in Alberta, there was one situation where they wanted us to divert our line around the city, and government paid towards that change because it wasn't required by us; it was required by the province.

So there are probably, in each year, some amounts of money, and I couldn't say—they might amount to \$1 million or they might amount to \$1.5 million, but relative to the overall they're minor.

Mr. Comuzzi: CP took on responsibility for that?

Mr. Scott: They are our assets and we have the responsibility to make the investment.

Mr. Comuzzi: Thank you very much.

The Chairman: Thanks, Mr. Comuzzi.

Mr. Scott, if you are going to send those expenditure plans you mentioned, could you send them to our clerk and then they can be distributed to the members of the committee.

Mr. Scott: I surely will. To be absolutely clear, what you would like is the amounts of money paid in 1993 by VIA to operate over any of our trackage?

Mr. Comuzzi: That would be very good, thank you.

The Chairman: Mr. Scott and Mr. Flicker, thanks for coming before our committee today. We'll look forward to your return, possibly, upon completion of the initial general agreement. With that, we say thank you to our witnesses.

If members could stick around just for a moment, Mrs. Terrana had a point of discussion. It would help, if there is other business members would like to speak about, if you would let our clerk know so we can put it onto an agenda, because sometimes these surprises can come too often and we end up not being prepared.

[Traduction]

M. Comuzzi: Pouvez-vous nous expliquer, monsieur Scott, à propos des dépenses d'investissement dans l'Ouest auxquelles vous avez fait allusion quelles étaient les parties prenantes? Par ailleurs, pouvez-vous vous engager à faire connaître au comité les frais facturés annuellement par CP à VIA Rail pour l'utilisation de ses voies ferrées?

M. Scott: Oui, tout à fait. Souhaitez-vous avoir les chiffres pour 1993?

M. Comuzzi: Oui pour une année entière, une période de 12 mois—je voudrais les dépenses en investissement engagées dans l'Ouest auxquelles vous avez fait allusion au début de votre exposé.

M. Scott: Oui, et vous avez demandé qui les a assumées? C'est le Canadien Pacifique.

M. Comuzzi: Y a-t-il eu une participation gouvernementale quelconque?

M. Scott: Permettez-moi de vous expliquer les choses de la manière suivante. Pour une fraction... D'une année à l'autre les gouvernements—et pas nécessairement le seul gouvernement fédéral—nous demandent de prendre certaines dispositions, par exemple de réaliser des déviations de ligne ou des projets semblables, ou démonter des lignes dans les centres-villes. En Alberta par exemple, il y a eu un cas où on nous a demandé de construire une déviation pour contourner une ville et le gouvernement a contribué au coût du projet car ce n'était pas notre projet mais celui de la province.

Il y a donc chaque année des montants d'argent qui proviennent du gouvernement mais je ne peux pas vous dire exactement combien—il peut s'agir d'un million ou de 1,5 millions de dollars, c'est-à-dire un petit pourcentage globalement parlant.

M. Comuzzi: Le CP en a assumé la responsabilité?

M. Scott: Il s'agit de nos actifs et nous sommes responsables des investissements.

M. Comuzzi: Je vous remercie.

Le président: Merci monsieur Comuzzi.

Monsieur Scott, quand vous enverrez les plans de dépenses que vous avez mentionnés, pourriez-vous les faire parvenir à notre greffière qui les distribuera ensuite au comité.

M. Scott: Avec plaisir. Afin que tout soit clair, vous souhaitez que je vous communique les sommes versées en 1993 par VIA pour l'utilisation de nos voies ferrées.

M. Comuzzi: Ce serait excellent, merci.

Le président: Je remercie M. Scott et M. Flicker d'avoir comparu devant le comité aujourd'hui. Nous espérons avoir le plaisir de vous revoir éventuellement quand l'accord général initial sera terminé. Cela dit, nous remercions nos témoins.

Je demande aux membres de bien vouloir rester encore un moment car M^{me} Terrana voudrait que l'on discute de quelque chose. Il serait utile que les membres qui désireraient soulever des questions en fassent part à notre greffière afin qu'elle puisse les inscrire à l'ordre du jour car autrement ces questions surprises peuvent survenir trop fréquemment et nous risquons de ne pas être prêts.

[Text]

Mrs. Terrana: I'm sorry; I don't know the process yet.

The Chairman: Oh, that's all right.

Mrs. Terrana: The other day, on the plane, there was a guy sitting beside me and he brought up the annual general meeting of WESTAC, which is going to be held in Edmonton on April 21 and 22, and it has to do with transportation. There are all kinds of interesting topics they're going to discuss. We asked for the agenda and it is here and maybe someone should go; someone should represent this committee. I would like to be there for the Port of Vancouver, but unfortunately it's at the same time as my House duty or some other duties.

• 1720

The Chairman: Thanks, Mrs. Terrana.

I imagine, colleagues, that we're going to get a mittful of invitations to different conferences. I got one recently from ATAC, which I'm sure Mr. Gouk is aware of. It is going to happen in Ottawa.

When you get them, they could be redirected to the clerk, who can then distribute them to all of us. You should feel free to bring forward at a meeting that you'd like to go or a member of this committee should go, and we can then discuss it. Everyone would have notice of this particular conference in advance, so you, too, can check the schedule and maybe want to participate in that particular one.

Mrs. Terrana: My concern is that I'm the only person from the west on this committee on this side of the House. I know there are another two who are from British Columbia, so maybe they could also take that into consideration. I think it's important that they also discuss the port and stuff like that. So if someone could go, it would really be good. Thank you very much.

The Chairman: Thanks, Mrs. Terrana.

With that, we'll see everyone next Tuesday at 9:30 a.m. in room 269, West Block. Tomorrow morning you'll have a notice in the mail.

This meeting is adjourned.

[Translation]

Mme Terrana: Excusez-moi: je ne connais pas encore très bien la procédure.

Le président: Ce n'est pas très grave.

Mme Terrana: Il y a quelques jours, dans un avion, mon voisin me parlait de l'assemblée générale annuelle du WESTAC, qui se déroulera les 21 et 22 avril à Edmonton et qui portera sur les transports. Plusieurs sujets très intéressants y seront abordés. Nous avons demandé l'ordre du jour que nous avons maintenant entre les mains et il se pourrait que quelqu'un souhaite assister à cette assemblée. Je trouve que le comité devrait y être représenté. J'aimerais y aller pour représenter le port de Vancouver, mais malheureusement cela coïncide avec mes obligations en Chambre et plusieurs autres de mes occupations.

Le président: Je vous remercie, madame Terrana.

J'imagine, chers collègues, que nous allons recevoir une pluie d'invitations à diverses conférences. J'en ai récemment reçu une de l'ATAC, dont M. Gouk est certainement au courant. Elle aura lieu à Ottawa.

Quand elles vous parviendront, vous pouvez les transmettre à la greffière, qui les distribuera à tout le monde. N'hésitez pas à faire part, pendant nos réunions, de votre intention d'y assister ou d'indiquer si un membre du comité devrait s'y rendre. Nous pourrions alors en discuter. Tout le monde devrait être informé à l'avance de cette conférence, et vous devriez pouvoir prendre connaissance du programme pour éventuellement y participer.

Mme Terrana: Je suis un peu préoccupée par le fait que je suis la seule personne de l'Ouest au comité qui soit de ce côté de la Chambre. Je sais qu'il y a deux autres personnes qui sont de Colombie-Britannique, et elles pourraient peut-être en tenir compte. Je pense qu'il serait très utile qu'elles prennent part aux discussions sur les installations portuaires et autres questions connexes. Je pense qu'il vaudrait vraiment la peine que quelqu'un s'y rende. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, madame Terrana.

Cela dit, on se retrouve tous mardi prochain à 9h30 dans la pièce 269 de l'Édifice de l'Ouest. Vous recevrez une convocation par le courrier demain matin.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From CP Rail:

Barry Scott, Chairman and Chief Executive Officer;
David Flicker, Vice President, Government and Public Affairs.

TÉMOINS

De CP Rail:

Barry Scott, président du conseil et chef de la direction;
David Flicker, vice-président, Affaires publiques et gouvernemen-
tales.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, March 15, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mardi 15 mars 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of rail rationalization in Eastern Canada

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la rationalisation ferroviaire dans l'Est du Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la trente-cinquième législature, 1994

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Eleni Bakopanos
Gilbert Fillion
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Eleni Bakopanos
Gilbert Fillion
Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 15, 1994

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Gilbert Fillion, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Other Member present: Antoine Dubé.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Canadian National Railways: Paul Tellier, President and Chief Executive Officer; Yvon Masse, Executive Vice-President and Chief Financial Officer; Michael Sabia, Vice-President, Corporate Development; Jack McBain, Senior Vice-President, Operations.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of rail rationalization in Eastern Canada (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated Wednesday, March 9, 1994, Issue No. 2*).

Paul Tellier made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:24 o'clock a.m., it was agreed,—That the Committee proceed to sit *in camera*.

It was agreed,—That the Department of Transport be invited to appear before the Committee during the week of March 21, 1994, to consider the future of the rail industry.

At 11:43 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ELLEN SAVAGE

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 MARS 1994

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 9 h 32, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Gilbert Fillion, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Anna Terrana.

Autre député présent: Antoine Dubé.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: Paul Tellier, président-directeur général; Yvon Masse, vice-président exécutif et chef de la direction financière; Michael Sabia, vice-président, Développement corporatif; Jack McBain, premier vice-président, Exploitation.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit l'étude de la rationalisation des chemins de fer dans l'Est du Canada (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 9 mars 1994, fascicule n° 2*).

Paul Tellier fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 24, il est convenu,—Que le Comité déclare le huis clos.

Il est convenu,—Que des représentants du ministère des Transports soient invités à témoigner durant la semaine du 21 mars, pour examiner l'avenir des chemins de fer.

À 11 h 43, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 15, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 15 mars 1994

● 0932

The Chairman: I'd like to call the meeting to order. Welcome, colleagues. The Standing Committee on Transport will resume its examination of the rail rationalization in eastern Canada, but we'll ask the media first to exit stage right. Thank you, folks. Being a media guy, one day I'll change all that and they'll be allowed to stay, but until that day dawns we'll have to just go by the rules.

We want to welcome to our committee this morning, colleagues, Mr. Paul Tellier, president and CEO of CN Rail. He is no stranger, of course, to this committee.

Mr. Tellier, welcome. I wonder if you could introduce the gentlemen you have with you this morning.

Mr. Paul Tellier (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Company): Yes, Mr. Chairman. With me are Yvon Masse, who is executive vice-president and chief financial officer; Michael Sabia, senior vice-president, corporate development; and Jack McBain, senior vice-president, operations.

The Chairman: Welcome, gentlemen. Thank you for coming to the committee this morning.

Mr. Tellier tells me he has some opening remarks for the committee. I understand you have nothing in writing, sir. So we'll hear Mr. Tellier's opening remarks, and then we'll continue with questioning of the witness.

● 0935

Mr. Tellier: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I'm delighted to have this opportunity to talk about CN and some of our problems and some of our opportunities. As I mentioned to you, Mr. Chairman, I was very pleased to hear that your committee had decided to treat this question of rail rationalization as one of the key problems you should be addressing.

What I would like to do is make a few brief remarks, which hopefully you'll find useful in the discussion. First, I will give you a broad overview of CN. I think it is worth keeping in mind that CN is the largest railway in Canada. Revenue-wise, it is roughly 30% bigger than CP Rail. It has 15,000 customers across the land, and two-thirds of our revenues come from hauling either exports to the U.S. or exports to markets abroad.

Our primary competition is trucking, and one number that is worth keeping in mind is that some 30 years ago the railroad used to have 70% of the revenues of freight transportation in this country. Today we are down to 28%. So the railroads have taken quite a beating from trucking over the last 30 years.

Le président: La séance est ouverte. Chers collègues, bienvenue. Le Comité permanent des transports reprend son examen de la rationalisation des chemins de fer dans l'est du Canada, mais avant tout, nous allons demander aux médias de quitter la scène. Merci à tous. Étant des médias moi-même, un de ces jours, je changerai les règles et ils pourront rester, mais jusque-là, je suis bien obligé de les respecter.

Ce matin, chers collègues, nous recevons au comité M. Paul Tellier qui est le président-directeur général de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Bien sûr, notre comité le connaît bien.

Monsieur Tellier, vous êtes le bienvenu. Pouvez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent.

M. Paul Tellier (président-directeur général de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Oui, monsieur le président. Je suis accompagné d'Yvon Masse, vice-président exécutif et directeur financier, de Michael Sabia, vice-président principal, secteur du développement de la société, et de Jack McBain, vice-président principal, opérations.

Le président: Merci, messieurs. Nous vous remercions d'être venus ce matin.

M. Tellier me dit qu'il a des observations à faire mais pas d'exposé écrit, n'est-ce pas? Nous écouterons donc les observations de M. Tellier, après quoi nous interrogerons les témoins.

M. Tellier: Merci, monsieur le président.

Pour commencer, je dirai que je suis ravi d'avoir l'occasion de parler du CN, de certains de nos problèmes et de certaines des perspectives qui s'offrent à nous. Comme je vous l'ai dit, monsieur le président, j'ai été particulièrement heureux d'apprendre que votre comité avait décidé de faire de la question de la rationalisation des chemins de fer l'un de ses principaux sujets d'étude.

Maintenant, j'aimerais faire quelques observations qui, je l'espère, faciliteront la discussion. Tout d'abord, je vais vous donner une vue d'ensemble des opérations du CN. Il ne faut pas oublier que le CN est la plus importante compagnie de chemins de fer au Canada, et que ses recettes sont supérieures de 30 p. 100 à celles du CP. Le CN a 15 000 clients répartis dans tout le pays, et les deux-tiers de ses recettes proviennent du transport des marchandises d'exportation à destination des États-Unis ou d'autres marchés étrangers.

Notre principal concurrent est le secteur du camionnage et, à cet égard, il y a un chiffre particulièrement important à retenir: en effet, il y a trente ans, les chemins de fer tiraient 70 p. 100 de leurs recettes du trafic-marchandises de notre pays. Aujourd'hui, ce chiffre est descendu à 28 p. 100. C'est dire que les chemins de fer se font battre à flâtes coutures par le camionnage depuis trente ans.

[Texte]

In the case of CN, it is not different from CP; we are operating in two very distinctly different business environments. In the east we are dealing basically with customers in manufacturing—a great many customers—and these customers are going, like everybody else, through a great deal of restructuring these days. In the west we are dealing basically with bulk commodities, and as you know there are fewer customers. There the competition basically comes from the fact that our customers have to compete on world markets, be it for coal, grain, potash, or what have you.

Before I go any further, I want to emphasize that CN, in spite of its difficulties, is surely one of the best railroads not only in America but in the world in terms of the quality of our physical plants, in terms of the use of advanced technology—there is not a day that goes by without some railroaders visiting our headquarters to look at this use of advanced technology—and we surely have one of the best skilled labour forces of any railroad.

We are run, as you know, totally on a commercial basis. The Government of Canada has not invested a penny in CN since 1978. Our debt is not guaranteed by the government; we borrow strictly on the strength of our own credit on financial markets, and therefore we are run on a commercial basis.

What is the problem? Mr. Chairman and hon. members, I don't think that at this point in time, in early 1994, we can overstate the seriousness of the problem. Basically, if you try to summarize it quickly, the problem is that we're losing a lot of money in eastern Canada.

Why is that? First and foremost, it is because of labour costs. What do I mean by this? I mean wage rates. On average—and this is not a CN number, this is a number that was produced by the National Transportation Agency of Canada in their latest annual report—on a weekly basis wages are \$100 more in rail than in airlines and about \$300 more than in trucking. We've got a serious wage rate problem.

A second reason is outdated work rules. Many of these provisions go back to the turn of the century. We are overstaffed compared to North American class one railroads.

So the first problem is labour costs, which I'm going to come back to in just a moment, and the second is traffic density. The density of the network makes us the lightest-density railroad in North America. I'll give you one number: 60% of the network, 60% of our tracks, carries less than 10% of the traffic. So we've got 60% of the track carrying less than 10% of the traffic.

• 0940

Third, in addition to labour cost and a light-density network, part of the problem is that there is very strong competition in the marketplace, and basically freight prices are being driven down. Roughly, prices have gone down 30% over the last 10 years. So therefore there is tremendous downward pressure on rates.

[Traduction]

Le cas du CN n'est pas différent de celui du CP; nous existons dans deux environnements commerciaux bien distincts. Dans l'est, nos clients sont principalement dans le secteur manufacturier, et ils sont très nombreux, et comme beaucoup de gens de nos jours, ils traversent actuellement une période de forte restructuration. Dans l'ouest, nous transportons principalement des produits en vrac, et comme vous le savez, nos clients sont moins nombreux. La concurrence tient surtout au fait que nos clients doivent se défendre sur les marchés internationaux, qu'il s'agisse de charbon, de céréales, de potasse, etc.

Avant d'aller plus loin, je tiens à insister sur un point: en dépit de ses problèmes, le CN est sans aucun doute la meilleure compagnie de chemins de fer, non seulement en Amérique, mais dans le monde entier, si l'on considère la qualité de son matériel et la technologie de pointe qu'elle utilise. En effet, il ne se passe pas de jour sans que des cheminots étrangers visitent notre siège social pour étudier cette technologie. D'autre part, peu de chemins de fer disposent d'une main d'oeuvre aussi compétente.

Comme vous le savez, notre exploitation est entièrement commerciale. Depuis 1978, le gouvernement du Canada n'a pas investi un sou dans notre compagnie. Notre dette n'est pas garantie par le gouvernement, et lorsque nous empruntons, c'est sur les marchés financiers, et uniquement sur notre cote de solvabilité. Ainsi, nous sommes bel et bien une entreprise commerciale.

Où se situe le problème? Monsieur le président, honorables députés, il serait difficile, en ce moment, au début de 1994, d'exagérer la gravité du problème. Pour résumer rapidement, Nous perdons beaucoup d'argent dans l'est du Canada, voila le problème.

Quelle en est la raison? En tout premier lieu, c'est à cause des coûts de la main-d'oeuvre. Qu'est-ce que j'entends par là? Je veux parler des taux de salaire. En moyenne, ce n'est pas un chiffre du CN, mais un chiffre communiqué par l'Office national de transport dans son dernier rapport annuel, sur une base hebdomadaire, les salaires dans le secteur des chemins de fer sont de 100\$ plus élevés que ceux des compagnies aériennes et d'environ 300\$ supérieurs à ceux du camionnage. Nous avons donc un problème particulièrement grave sur le plan des salaires.

Deuxièmement les règles régissant le travail sont dépassées. Un grand nombre de dispositions remontent au début du siècle. En comparaison des autres chemins de fer nord-américains de première catégorie, nous avons trop de personnel.

Donc, le premier problème tient au coût de la main-d'oeuvre, et je reviendrai sur cet aspect dans un instant, et le second est un problème de densité du trafic. En effet, notre réseau de chemins de fer est le moins dense de l'Amérique du Nord. Je vais vous citer un chiffre: 60 p. 100 de notre réseau, 60 p. 100 de nos voies acheminent moins de 10 p. 100 du trafic. Autrement dit, moins de 10 p. 100 du trafic circule sur 60 p. 100 de nos voies.

Troisièmement, à des coûts élevés de la main-d'oeuvre et une faible densité de notre réseau, s'ajoute une concurrence très vive sur le marché qui fait chuter les prix du trafic-marchandises. Depuis 10 ans, les tarifs ont baissé d'environ 30 p. 100. On assiste donc à une pression à la baisse sur les tarifs qui est considérable.

[Text]

Fourth, the customer demands lower costs at the same time as higher-quality transportation, and therefore we have to invest a lot to improve our plans and to improve rolling-stock and so on in order to remain competitive with trucking.

Fifth is regulations. Getting in and out of the business is very cumbersome and time-consuming. Therefore, when we feel that a line has to be abandoned, it takes a long time to get a decision.

Sixth, higher taxes are a problem. If Canadian National—again, this is not a number produced by CN, but a number produced by the Vancouver Round Table, a group of stakeholders in the Port of Vancouver—was operating only in the U.S., our tax bill last year would have been \$100 million lower than it was. Last year CN paid \$293 million in taxes to the three levels of government.

Therefore, because of these factors, the problems first and foremost in the east. . . In short, CN and CP rail together—and Barry Scott, my counterpart at CP, told you this last week—lost \$2 billion. The two companies lost \$2 billion east of Winnipeg over the last five years.

So you could ask what has been done to address these problems. Well, we have launched probably the most ambitious program ever undertaken to redress the situation. I will go back to the elements of the problem and tell you what we have done to try to fix them.

First, with regard to labour costs, from 1985 to the end of next year, we will have downsized by 30,000 positions. I myself announced last March our plan to downsize by 11,000 over a three-year period. We said we were going to eliminate 3,000 jobs in 1993. We eliminated 3,786 jobs, and we are on target to complete this downsizing of 11,000.

In addition, we are now negotiating with all the unions to try to change the work rules and to try to improve flexibility. Basically, in these collective negotiations we have four priorities. We are looking for lower labour costs. We are not talking about wage roll-backs, but we've got to do something about wages.

Second, we are talking about doing something about employment security. In short, if somebody has been on the payroll for more than eight years and you abolish their job, and the person remains on the payroll forever, this is an exorbitant cost of doing business and something has to be done about it.

Third, we are trying to remove the trade barriers between the various unions and our workshops. We think that the average job in the workshops could be done by composite employees, and we think the barriers between the various trades could be removed to a very large extent.

Finally, we're trying to remove the work rules that very often are outdated. I should say to you, Mr. Chairman, and to your colleagues, that perhaps my biggest disappointment over the last year has been my lack of success in developing a real

[Translation]

Quatrièmement, en même temps que les clients réclament des tarifs plus bas, ils exigent une qualité de transport accrue; nous devons donc faire de gros investissements pour améliorer nos installations et notre matériel roulant afin de continuer à rivaliser avec le camionnage.

Cinquièmement on a le problème des règlements. Il faut beaucoup de temps et de démarches pour mettre en place un service ou le supprimer. Par conséquent, quand nous jugeons qu'une ligne doit être abandonnée, il faut beaucoup de temps pour obtenir une décision.

Sixièmement, les taxes ont augmenté. Je vais vous citer un autre chiffre qui, encore une fois, n'est pas du CN, mais du *Vancouver Round Table* (Table ronde de Vancouver) un regroupement d'intérêt du Port de Vancouver: si le Canadien national faisait affaires exclusivement aux États-Unis, l'année dernière il aurait économisé 100 millions de dollars sur sa facture fiscale. L'année dernière, le CN a payé 293 millions de dollars d'impôts aux trois niveaux de gouvernement.

À cause de tous ces facteurs, et avant les problèmes auxquels nous nous heurtons dans l'Est. . . Bref, le CN et le CP—et Barry Scott mon homologue du CP vous l'a dit la semaine dernière—ensemble ont perdu 2 milliards de dollars. Ces deux compagnies ont perdu 2 milliards de dollars à l'est de Winnipeg depuis cinq ans.

Vous me demanderez peut-être ce qu'on a fait pour résoudre ces problèmes. Et bien, pour faire face à la situation, nous avons amorcé ce qui est probablement le programme le plus ambitieux jamais entrepris. Je vais maintenant revenir aux éléments du problème et vous expliquer ce que nous avons fait pour essayer de les résoudre.

Pour commencer, en ce qui concerne les coûts de la main-d'oeuvre, entre 1985 et la fin de l'année prochaine, nous aurons supprimé 30 000 postes. En mars dernier, j'ai annoncé moi-même que nous avions l'intention de réduire de 11 000 nos effectifs sur trois ans. Nous avions annoncé que nous allions éliminer 3 000 postes en 1993. Nous en avons éliminé 3 786, et nous avons bon espoir de parvenir au chiffre de 11 000.

De plus, nous négocions actuellement avec tous les syndicats pour essayer de changer les règles de travail et d'introduire plus de souplesse dans le système. Ces négociations collectives portent essentiellement sur quatre priorités; abaisser les coûts de la main-d'oeuvre, et il ne s'agit pas de réduire les salaires, mais nous devons faire quelque chose au sujet des salaires.

Deuxièmement, nous voulons faire quelque chose au sujet de la sécurité d'emploi. En bref, quand on supprime le poste d'un employé qui est là depuis plus de huit ans, et que cette personne continue à être payée indéfiniment, cela représente des coûts exorbitants, et il faut trouver une solution.

Troisièmement, nous essayons de supprimer les barrières commerciales entre les divers syndicats et nos ateliers. Selon nous, les tâches courantes dans nos ateliers pourraient être accomplies par des employés de divers métiers, et les barrières qui existent entre les divers métiers pourraient être supprimées dans une large mesure.

Enfin, nous essayons de supprimer les règles de travail qui, très souvent, sont tout à fait dépassées. Je peux vous dire, monsieur le président, à vous ainsi qu'à vos collègues, que ma plus grosse déception depuis un an a probablement été l'échec à

[Texte]

partnership with the union leadership. I've spoken to thousands and thousands of our employees on the shop floor. I think our employees do understand the seriousness of the situation in the rail industry, and more specifically in CN, but I have a very tough time getting through to union leadership. Unfortunately, in spite of these efforts, the penny doesn't seem to drop.

[Traduction]

instaurer un véritable partonariat avec les chefs syndicalistes. Je me suis entretenu avec des milliers de nos employés dans les ateliers et je pense qu'ils comprennent la gravité de la situation dans le secteur des chemins de fer, et plus particulièrement au CN, mais j'ai énormément de mal à le faire comprendre des chefs syndicalistes. Malheureusement, en dépit de tous ces efforts, il semble que rien n'y fasse.

● 0945

The very first day I was on the job a year and a half ago I met with the 14 union leaders. We have tried to establish leadership, but unfortunately, I can report very little progress on that subject-matter.

Mon premier jour à ce poste, il y a un an et demi, j'ai rencontré 14 chefs syndicalistes. Nous avons essayé d'établir des relations de travail, mais malheureusement, je n'ai pas vraiment de progrès à annoncer sur ce plan-là.

In terms of network density, we are trying to reduce the trackage we have. We think the best way to do this is to turn to short-line operators. We have some success stories. For instance, we sold our line from Sydney to Truro in Nova Scotia to RailTex, and this is proving to be a success story. The customers are pleased, are satisfied, and the revenues are going up.

En ce qui concerne la densité du réseau, nous essayons de réduire la longueur des voies. Le meilleur moyen d'y parvenir est à notre avis de faire appel à des exploitants pour les petites lignes. Nous avons remporté certains succès. Par exemple, nous avons vendu notre ligne de Sydney à Truro en Nouvelle-Écosse à RailTex, et cela a donné de très bons résultats. Les clients sont contents, nous sommes satisfaits, et les recettes augmentent.

Unfortunately, because of the succession rights, legislation adopted by the Government of Ontario—Mr. Fontana has spoken publicly about this—it is very difficult to make some progress on short lines in Ontario. Short-line operators don't want to face the obligations they are currently facing if they buy a short line.

Malheureusement, à cause des droits de succession et des lois ontariennes—dont monsieur Fontana a parlé publiquement—it est très difficile de vendre des petites lignes en Ontario. Les exploitants qui seraient tentés d'acheter une ligne refusent de faire face aux obligations qu'on leur impose actuellement.

In addition, we have been working not only on the cost structure side to turn the situation around but also on the revenue side trying to enhance revenues.

De plus, nous avons travaillé non seulement sur le barème des coûts pour renverser la situation, mais vous également cherché à accroître nos recettes.

Par exemple, nous sommes sur le point de compléter la construction d'un tunnel sous la rivière St. Clair, entre Samia, en Ontario, et Port Huron. Ce tunnel va coûter 200 millions de dollars et permettre de réduire d'environ 12 heures le trajet entre Toronto et Chicago.

For example, we are about to complete the construction of a tunnel under the St. Clair River between Samia, Ontario, and Port Huron. This tunnel, at a cost of 200 million dollars, will shorten the trip between Toronto and Chicago by about 12 hours.

In addition, we are investing \$100 million to overhaul completely our information system to make sure that instead of being focused on the movement of cars, we ensure that everybody who touches a shipment knows what kind of commitment has been made to the customer. As a result of a better information system, the company could become far more customer-driven.

De plus, nous investissons 100 millions de dollars pour rénover de fond en comble notre système d'information; dorénavant, au lieu d'insister sur le mouvement des wagons, nous allons faire en sorte que quiconque touche à une expédition est parfaitement au courant de l'engagement qui a été pris envers le client. Avec un meilleur système d'information, la compagnie devrait pouvoir axer beaucoup plus ses opérations sur les besoins des consommateurs.

Mr. McBain is developing a new train design so our trains are shorter, bypass yards and as a result encounter shorter delays.

Monsieur McBain est en train de concevoir un nouveau type de train; ainsi nos trains seront plus courts, ils éviteront les gares de triage, et ainsi il y aura moins de retards.

In short, Mr. Chairman, all this is just not enough. If you look at our cashflow, it is not sufficient to balance the books. As a result the debt keeps increasing.

Bref, monsieur le président, tout cela ne suffit pas. En effet, nos liquidités sont toujours insuffisantes si bien que notre dette continue à augmenter.

So what are the options that have been contemplated? I should say that I personally took the initiative of approaching CP to examine what could be done to reduce our costs by some kind of consolidation or rationalization. We examined co-production, such as what we have put in place in the Ottawa Valley between just west of Montreal to North Bay, 250 miles of tracks, where there is one set of tracks and the two railroads are going to compete with their respective customer bases on

Quelles solutions ont été envisagées? Je précise que j'ai moi-même pris l'initiative de contacter le CP pour étudier ce que nous pourrions faire pour réduire les coûts grâce à un regroupement quelconque de nos services ou à un système de rationalisation. Nous avons étudié les possibilités de coproduction, comme ce qui existe dans la vallée de l'Outaouais entre l'extrémité ouest de Montréal et North Bay, ce qui représente 250 milles de voie. Les deux chemins de fer vont

[Text]

that track. We came to the conclusion that trying to do this throughout eastern Canada would not produce the kind of savings that would be required.

I would be delighted to answer questions about this, Mr. Chairman, in a minute, but we don't think this would be sufficient.

Then we have examined the concept that is popular in some circles, a common roadbed. You are aware that this is the approach that Sweden has taken. This is the approach the EEC is taking. This is the approach that Britain seems to be taking—a separate company owning the roadbed and renting that roadbed, providing running rights to operating companies.

We think this is not the way to go. Again, we would be delighted to answer questions on this. We just don't think it provides the kind of efficiencies that are required. Everywhere it exists there is a high level of subsidies. Given the state of public finances in Canada, we just don't think subsidization is on at this point in time. This is why we are contemplating merger. CP came to us in the context of the discussion I have just described and suggested to us that anything short of a merger will not do it.

My last point is that we think a merger could bring very significant benefits. First, it would restore financial strength. How? It would increase the density of the rail network in eastern Canada. Second, it would considerably decrease expenditures such as overhead. Of course, it would eliminate yards and shops and so on. As well, it would boost competitiveness.

In the final analysis, we exist as a service industry. If we are not competitive, Canadian industries cannot be competitive either abroad or in Canada. As you know, in the case of many industries, the transportation cost sometimes is as high as the value of the commodity itself. It therefore is critical for us to make sure we provide an efficient rail service to our customers.

Finally, we think a merger would provide more secure jobs and a more rewarding environment to our respective labour force.

In conclusion, Mr. Chairman, I want to say this is not a done deal. Bill Stinson, CEO of CP Rail, said this was a big transaction, far from being done. There are so many difficulties that will have to be addressed.

To our way of thinking at CN, we believe there are two tests that have to be applied. The first is for the Government of Canada to decide whether this is in the national interest. It will be for the Minister of Transport and his colleagues in Parliament to decide whether that merger is in the national interest. Second, it will be for CN and its shareholder, i.e., the government, to decide whether this is in the best interests of CN. Once the dust has settled, if CN is not better off, there will be no need or no justification to do this.

[Translation]

partager ces voies tout en continuant à se concurrencer pour la clientèle. Nous en avons conclu que ce genre de solutions ne produirait pas les économies nécessaires dans l'est du Canada.

Monsieur le président, je me ferais un plaisir de répondre à des questions à ce sujet tout à l'heure, mais nous ne pensons pas que cette mesure—là serait suffisante.

Nous avons ensuite étudié un concept qui est très bien reçu dans certains milieux, selon lequel on partagerait la même superstructure. Vous savez que c'est la solution adoptée par la Suède et aussi par la CEE. La Grande-Bretagne semble également s'orienter dans ce sens: une compagnie est propriétaire de la superstructure qu'elle loue moyennant des droits d'exploitation aux compagnies exploitantes.

Nous ne pensons pas que cette solution soit la bonne. Là encore, nous nous ferons un plaisir de répondre à des questions à ce sujet, mais nous ne pensons pas que cela permette de réaliser les économies nécessaires. Partout où ce système a été adopté, les chemins de fer bénéficient de subventions importantes. Étant donné l'état des finances publiques au Canada, nous voyons mal comment on pourrait subventionner ce genre de chose à l'heure actuelle. Voilà pourquoi, nous envisageons une fusion. Dans le contexte des discussions dont je viens de parler, les gens du CP nous ont donné à entendre que seule une fusion les intéressait.

• 0950

De notre côté, nous pensons que cette solution pourrait procurer des avantages importants. Premièrement, une fusion permettrait de renforcer notre position financière. Comment? En augmentant la densité du réseau de chemins de fer dans l'est du Canada. Deuxièmement, en diminuant considérablement les dépenses, par exemple les frais généraux. Bien sûr, il faudrait éliminer des gares de triage et des ateliers, etc. Cela renforcerait également la compétitivité.

En dernière analyse, nous sommes une industrie de services; si elles ne sont pas concurrentielles les industries canadiennes ne peuvent pas se défendre, que ce soit à l'étranger ou au Canada. Comme vous le savez, et c'est le cas d'un grand nombre d'industries, les frais de transport sont parfois aussi élevés que la valeur du produit transporté. Nous devons donc absolument offrir à nos clients un service ferroviaire efficace.

Enfin, avec une fusion, nous pourrions offrir à nos employés respectifs des emplois plus sûrs et un environnement de travail plus satisfaisant.

En conclusion, monsieur le président, je tiens à préciser que ce n'est pas chose faite. Bill Stinson, le président et directeur général du Canadien Pacifique a dit qu'il s'agissait d'une grosse transaction qui était loin d'être conclue. Il reste encore beaucoup de difficultés à surmonter.

Pour notre part, au CN, nous pensons que deux critères doivent être appliqués. Pour commencer, le gouvernement du Canada doit décider si la fusion est dans l'intérêt national. Le ministre des Transports et ses collègues au Parlement devront prendre cette décision. Deuxièmement, le CN et ses actionnaires, c'est-à-dire le gouvernement, devront décider si la fusion répond aux meilleurs intérêts du CN. Si après tout cela le CN ne se trouve pas dans une meilleure situation financière, rien ne justifiera une telle mesure.

[Texte]

In short, to summarize the situation, our operating income today, if you look at the revenues coming in and the expenditures to produce these revenues, is such that CN is profitable as a national concern. The problem is, when you throw in \$200 million—\$199 million last year, to be precise—to pay the interest on the debt, and when you put on top of this capital expenditures—for instance, on the rail side this year, \$544 million in capital expenditures to buy rolling-stock, to improve the rail bed, to finish the tunnel and so on and so forth—you end up with a situation that is disastrous.

The debt last year was \$1.9 billion. It is now getting closer to \$2.3 billion and rising. We are in a situation very much like that of the Government of Canada, where we end up borrowing money on the financial markets to pay the interest on that debt.

Monsieur le président, telle est la situation. Je pense qu'elle est extrêmement urgente. Je me réjouis que vous et les membres de votre Comité ayez décidé d'aborder ce sujet dès le début de la session d'une façon prioritaire. Mes collègues et moi nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tellier.

Colleagues, we will go into our round of questioning just on the matter of the debt and the money Mr. Tellier was speaking of.

Did I miss it or did you include whether you as a company would be considering moving any portion of that debt to NewCo, or is NewCo going to be established as a brand-new offspring?

Mr. Tellier: No. Either the debt could remain with Canadian National or part of the debt could be moved with NewCo. We are talking about \$1.1 billion that could be allocated to the eastern operation. On whether the debt goes with NewCo or stays with CN, our preference would be the latter, but what really matters is that CN has access to the cashflow and revenues produced by NewCo to service that debt.

• 0955

If the interest payments on that \$1.1 billion is roughly \$100 million, it is very important that we have first call on that cashflow to service that debt. Otherwise it would equivalent to leaving the debt on CN West, and that would defeat the whole purpose because it would sink CN West. Today CN West is making money and is viable.

The Chairman: I could come up with three spin-off questions, but I'll go to Mr. Guimond for the first round.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur Tellier, je vous remercie pour votre présentation. J'aimerais faire un petit commentaire préliminaire.

Comme vous avez déjà été très impliqué dans la promotion de l'unité canadienne dans une carrière antérieure, je suis persuadé que vous êtes très inquiet quant aux prochaines décisions qui vont se prendre au Québec et au Canada. Lorsqu'un porte-étendard du développement de l'unité canadienne, comme l'ont été le CN, Air Canada et la Voie maritime, quitte le Québec, cela doit vous inquiéter. Pour beaucoup de Québécois, si le CN quitte le Québec, ce sera la preuve de l'échec du fédéralisme canadien. Je suis persuadé que vous en êtes conscient.

[Traduction]

Bref, pour résumer la situation, si on examine les recettes et les dépenses engagées pour les produire, le CN est actuellement une entreprise nationale profitable. Le problème, c'est que la situation n'en est pas moins désastreuse quand on ajoute à cela 200 millions de dollars—199 millions l'année dernière pour être précis—pour le service de la dette, quand on ajoute à cela des immobilisations, par exemple 544 millions de dollars pour acheter du matériel roulant cette année, pour améliorer les voies, terminer le tunnel, etc., etc.

L'année dernière, la dette s'élevait à 1,9 milliard de dollars. Aujourd'hui, elle se rapproche de 2,3 milliards, et cela continue. Notre situation est tout à fait comparable à celle du gouvernement du Canada: nous finissons par emprunter de l'argent sur les marchés financiers pour payer les intérêts sur cette dette.

Mr. Chairman, such is the situation. I believe that it is extremely urgent. I'm extremely pleased that the members of your committee and yourself have decided to tackle this matter as a priority at the very beginning of the session. My colleagues and I will be pleased to answer your questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tellier.

Collègues, notre tour de questions va porter sur de la dette et les difficultés financières dont M. Tellier vient de nous parler.

Ai-je mal compris, ou avez-vous dit si votre compagnie envisagerait de transférer une portion de cette dette à la compagnie NewCo. Est-ce qu'au contraire NewCo va être établie comme une compagnie entièrement nouvelle?

M. Tellier: Non. On pourrait transférer une partie de la dette à NewCo, mais ce n'est pas certain. Nous parlons ici d'un montant de 1,1 milliard de dollars qui pourrait être affecté aux opérations dans l'est. Nous aimerions mieux que le CN conserve la dette mais ce qui importe vraiment, c'est qu'il ait accès aux liquidités et aux recettes de NewCo, afin de rembourser cette dette.

Si les paiements d'intérêt sur cette dette de 1,1 milliard de dollars se chiffrent à environ 100 millions de dollars, il est très important que nous soyons les premiers à pouvoir utiliser ces liquidités pour rembourser la dette. Sinon, ce serait comme si on chargeait CN Ouest du fardeau de cette dette, ce qui irait à l'encontre de notre objectif, puisque cela provoquerait la faillite de CN Ouest. Aujourd'hui, CN Ouest est rentable et fait des profits.

Le président: Je pourrais poser trois questions supplémentaires, mais je vais donner la parole à M. Guimond pour le premier tour.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. Tellier, thank you for your presentation. I would first like to make a brief preliminary comment.

Since at an earlier stage of your career you were very involved in promoting Canadian unity, I'm sure that you must be very anxious about the future decisions which are going to be made in Quebec and in Canada. When a standard bearer of Canadian unity such as CN, Air Canada or the Seaway, leaves Quebec, that must worry you. For many Quebecers, if CN leaves Quebec, that would be the proof of the failure of Canadian federalism. I'm sure that you must be aware of it.

[Text]

Monsieur Tellier, on s'est livrés à un examen des données financières du CN. Pour un non-initié comme moi, il n'est pas facile de s'y retrouver. Est-il exact que, de 1983 à 1991, si on exclut l'affectation du service de la dette, le CN a réalisé des bénéfices d'opération de l'ordre d'un milliard de dollars? Est-ce exact?

M. Tellier: Si vous regardez le chiffre d'une façon globale, en excluant les dépenses d'investissement et les versements qui doivent être faits pour le remboursement sur l'intérêt de la dette, vous avez raison: de façon générale, notre revenu d'opération est positif.

M. Guimond: Qu'est-ce qui est arrivé précisément en 1992? Vous avez parlé des coûts de main-d'oeuvre. J'imagine que de 1983 à 1991, les travailleurs du CN n'ont pas signé de conventions collectives à 20 ou 22 p. 100, ou même à 12 ou à 15 p. 100, comme on en a vu lors des fortes périodes inflationnistes du début des années quatre-vingt. J'imagine que leurs augmentations devaient être raisonnables. Qu'est-ce qui est arrivé précisément en 1992 qui fait qu'on se retrouve dans la situation actuelle?

M. Tellier: Quand vous regardez le chiffre de 1992, vous voyez des pertes de 1,055 milliard de dollars. Ce n'est pas une perte opérationnelle. Là-dedans, vous avez une somme de 894 millions de dollars qui constitue une dépense extraordinaire qui a été incluse au bilan. Cette somme sert à payer les primes de séparation offertes aux employés qui bénéficient de la sécurité d'emploi. Donc, grosso modo, si on arrondit les chiffres, en 1992, la perte opérationnelle a été de 100 millions de dollars et non pas de 1,055 milliard de dollars.

M. Guimond: Serait-il possible d'avoir des états financiers par district afin qu'on puisse voir la rentabilité de chacun des districts au Canada?

M. Tellier: Je ne veux pas jouer sur les mots, monsieur Guimond, mais au Canadien National, quand on parle de districts, on parle essentiellement de zones d'opération par opposition aux régions. Nous avons la région de l'Atlantique, la région du Saint-Laurent qui, comme vous le savez, comprend un peu plus que le Québec, la région des Grands Lacs, la région des Prairies et la région des Montagnes, qui comprend la zone du Pacifique.

• 1000

La comptabilité actuelle est faite en termes de régions.

Pour ce qui est des districts, l'Ontario, par exemple, est divisé en deux districts: le nord de l'Ontario et le sud de l'Ontario. La Colombie-Britannique est également divisée en deux districts. Je ne suis pas certain qu'on tienne la comptabilité sur la base des districts. Cependant, les chiffres pour la région du Saint-Laurent sont disponibles.

M. Guimond: Est-il possible de recevoir les chiffres par région?

M. Tellier: Oui.

M. Guimond: Pouvez-vous nous faire parvenir cela?

M. Tellier: Oui.

M. Guimond: Très bien.

En ce qui concerne la façon de comptabiliser, lorsqu'un convoi part de l'Ontario ou de l'Ouest pour se rendre à un point quelconque des Maritimes, est-il exact que les profits générés par cette activité sont comptabilisés uniquement en fonction du point de départ et du point d'arrivée?

[Translation]

Mr. Tellier, we have begun an examination of CN's financial data, and for a layman such as myself, this is not an easy thing to do. Is it correct that from 1983 to 1991, if one excludes the debt service payments, CN has made operational profits of approximately one billion dollars? Is that correct?

Mr. Tellier: If you look at the overall figures, and if you exclude investment expenses and the payment of debt interests, you are right: generally speaking our operational revenue is in the black.

Mr. Guimond: Exactly what happened in 1992? You spoke of labour costs. I imagine that from 1983 to 1991, CN workers had not signed collective agreements with 20 to 22% or even 12 to 15% increases, as occurred during the strongly inflationary periods at the beginning of the 80s. I imagine that their increases were reasonable. So just what happened in 1992 to put you in the present situation?

Mr. Tellier: When you look at the 1992 figures, you find losses of \$1.055 billion. This is not an operational loss. Included in that amount is a sum of \$894 million brought about by an extraordinary expenditure included in the financial statement. That amount was used to pay separation bonuses offered to employees who had job security. So largely speaking, if we round out the figures, the operational loss in 1992 was \$100 million and not \$1.055 billion.

Mr. Guimond: Would it be possible to have the financial statements by district, so that we can see how profitable each district in Canada is?

Mr. Tellier: I do not like to play on words, Mr. Guimond, but when we talk about districts at Canadian National, we are speaking mainly of operational zones as opposed to regions. We have the Atlantic Region, the Saint-Lawrence region, which as you know includes part of Quebec, the Great Lake region, the Prairie region and the Mountain region which includes the Pacific zone.

Our accounting is now done by region.

As for the districts, Ontario for example, is divided into two: Northern Ontario and Southern Ontario. British-Columbia is also divided into two districts. I'm not sure that the accounting is done on a district basis. However, the figures for the Saint-Lawrence region are available.

Mr. Guimond: Then, is it possible to obtain the figures by region?

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Guimond: Can you send those figures to us?

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Guimond: Very well.

With regard to accounting methods, when a convoy leaves Ontario or the West to travel to some point in the Maritimes, is it true that the profits generated by that activity are accounted for solely in terms of the departure and arrival points?

[Texte]

[Traduction]

M. Yvon H. Masse (vice-président exécutif et directeur aux Finances, Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada): M. Tellier parle de la comptabilité par région. Nous avons un système d'évaluation des coûts, un système de répartition des recettes/marchandises, au point de vue du kilométrage exploité dans les différentes régions. Nous avons un rendement financier calculé.

Si vous regardez la comptabilité qui est utilisée pour la gestion, vous avez raison. À ce moment-là, un gestionnaire de la région des Grands Lacs gère son revenu à l'origine. Mais quand on parle de la rentabilité du chemin de fer, c'est une rentabilité induite et calculée en tenant compte du fait qu'il y a un transport qui s'effectue au Québec, dans la région du Saint-Laurent.

M. Guimond: À l'inverse, est-il possible que des locomotives situées dans une autre région, en Ontario ou dans l'Ouest, viennent se faire réparer au Québec et que le coût de la réparation soit imputé au district laurentien? Se pourrait-il que les choses se passent de cette manière?

M. Masse: Le coût de la réparation est imputé au point de vue comptable et au point de vue de la gestion des coûts au niveau du quotidien. Encore une fois, quand on évalue la rentabilité, ces dépenses d'entretien des locomotives sont réparties sur le nombre de tonnes/milles/recettes qui sont transportées. À ce moment-là, on fait une évaluation partagée des coûts au point de vue de chaque unité de transport.

M. Guimond: Pourquoi imputer au district laurentien la réparation d'une locomotive qui est affectée à une autre région du Canada?

M. Masse: Monsieur Guimond, à ce moment-là, ce n'est pas une question de rentabilité. C'est une question d'imputer la responsabilité à des gestionnaires au niveau de l'atelier en disant: Vous avez tel budget pour faire des réparations, et vous allez avoir telle performance pour faire face à ce coût-là. Cela fait partie de la gestion du quotidien. Quand on parle de la rentabilité, c'est une autre formule qui est utilisée.

M. Guimond: Avez-vous des chiffres sur les coupures effectuées dans le cadre du programme de rationalisation des effectifs? Comment est-ce que cela va se répartir entre chacune des familles d'occupations, par exemple les employés qui sont payés à l'heure, les travailleurs manuels, les employés de bureau et les cadres? Avez-vous des pourcentages pour chacune des catégories?

M. Tellier: Oui, nous avons des statistiques très précises là-dessus. Nous avons essayé, d'une part, de réduire les effectifs en maintenant une approche régionale équitable. Cela n'est pas toujours possible, mais de façon générale, on essaie de réduire d'une façon proportionnelle dans chacune des régions.

Deuxièmement, on se préoccupe beaucoup de réduire le personnel non syndiqué d'au moins autant que le personnel syndiqué. Par exemple, dans la première tranche de 3 000 qui était prévue pour 1993, et qui a fini par se chiffrer à 3 786, il y avait près de 1 500 postes non syndiqués, à caractère administratif ou autre.

M. Guimond: Quels ont été les critères qui ont présidé au calcul des indemnités de départ pour les cadres?

M. Tellier: Essentiellement, il y a certaines conventions collectives qui prévoient. . .

M. Guimond: Je parle des cadres.

Mr. Yvon H. Masse (Executive Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National Railways): Mr. Tellier spoke of accounting by region. We have a cost evaluation system, for allocating revenues vis-à-vis goods, on the basis of the kilometers travelled in the various regions. We have calculated financial return.

If you look at the accounting system used for management, you are right. In that case, a manager in the Great Lakes region manages his revenue at source. But when we talk about the profitability of the railway, this is induced, and is calculated on the basis of the distance travelled in the Saint-Lawrence region of Quebec.

Mr. Guimond: Conversely, is it possible that locomotives in another region, such as Ontario or Western Canada, which come to Quebec for repairs, would have all the repair costs charged to the Lawrentian district? Is it possible that things be done that way?

Mr. Masse: Repair costs are charged from an accounting point of view as well as on a day to day cost management basis. Once again, when we evaluate profitability, locomotive maintenance expenditures are allocated according to the number of tons/miles/revenues that are transported. A shared evaluation of cost is then done in terms of each transportation unit.

Mr. Guimond: Why would one impute to the Lawrencian district a locomotive repair done in another region of Canada?

Mr. Masse: Mister Guimond, that is no longer a question of profitability. It is a question of imputing responsibility to the workshop managers and saying: You have such and such a budget for repairs, and you are to have such and such a performance to meet those costs. That is part of day to day management. When we talk about profitability, we use another formula.

Mr. Guimond: Do you have any figures on the cuts made to management in the staff rationalization program? How will that be broken down between the various occupational groups, for example between hourly-paid workers, manual laborers, office employees and management staff? Do you have percentages for each of those categories?

Mr. Tellier: Yes, we have very precise statistics on that. On the one hand, we have tried to reduce staff while maintaining a fair and equitable regional approach. That is not always possible, but generally speaking, we try to make proportional reductions in each of the regions.

Second, we try to reduce non-unionized staff as much as we do unionized personnel. For example, in the first set of 3,000 cuts planned for 1993, which ended up as a cut of 3,786, there were 1,500 non-unionized positions, in the administrative of other categories.

Mr. Guimond: What criteria were used to calculate the separation benefits for management staff?

Mr. Tellier: Basically the collective agreements make such provisions.

Mr. Guimond: I'm asking about management.

[Text]

[Translation]

• 1005

Mr. Tellier: C'est cela. J'y arrivais. Il y a certaines conventions collectives qui prévoient des indemnités de départ. On a utilisé ces critères comme barèmes. Les deux principaux critères sont, d'une part, le nombre d'années de service et, d'autre part, le salaire de l'individu.

En ce qui concerne l'impact du Canadien National sur l'unité nationale, sans engager le débat avec vous, je veux simplement dire qu'on n'essaie pas de sortir le Canadien National du Québec. On essaie de s'assurer que le réseau de chemins de fer dans l'Est, incluant le Québec, soit rentable.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I came down to Parliament expecting to find political things. Instead I find more magician-like things in a lot of cases. In particular, everyone seems to be involved with economics and so on.

With regard to your question of debt, when you say that there's been no government debt since 1978 in spite of losses, that debt is CN's, is it not?

Mr. Masse: Yes.

Mr. Gouk: How much total debt does CN currently have?

Mr. Tellier: They have \$2.1 billion.

Mr. Masse: It's \$2.181 billion. We raised \$200 million just last week on the U.S. market, so it would be about \$2.38 billion.

Mr. Gouk: Okay, but is it not true that the government is ultimately responsible? The government owns —

Mr. Tellier: No. When we go, Mr. Gouk, to the financial markets, this is not guaranteed. This is not a debt that is guaranteed by the government and therefore we have a separate credit rating by the rating agencies.

Therefore, like any commercial corporation, we have to present ourselves to Moody's and Standard and Poor's and present our business case, demonstrate, for instance, that we have implemented the previous year business case, and justify our request for these borrowings.

Mr. Gouk: Okay, I understand that you still borrow it that way, but if, for example, CN were to close its doors, is not any residual debt over assets the responsibility of the government?

Mr. Masse: We're not the agent of the government as are many other crown corporations. It's been this way since the last act of Canadian National in 1978. The only debt in which the government is involved is an 8 7/8% debentures, which we pay to the government. That debt will be extinguished in 1998. It has a \$100 million capital value at this moment.

Mr. Gouk: Okay, so you're suggesting that whether you, as a crown corporation or as a private company, . . . that has virtually the same impact on the government in terms of your operation profit and loss.

Mr. Tellier: Exactly. I was getting to that. Some collective agreements provide for severance packages. We have used two main criteria, years of seniority on the one hand, and the individual's salary on the other to set up our scale.

As far as the impact of Canadian National on national unity, I do not want to get into a debate with you on that; I will simply say we are not trying to get CN out of Quebec. What we are trying to do is to ensure the profitability of our eastern rail operations, including Quebec.

Mr. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Je suis venu à la Chambre des Communes en m'attendant à y discuter que des questions politiques. Dans bien des cas, pourtant, j'ai l'impression qu'on joue surtout à l'apprenti-sorcier. En particulier, tout le monde semble s'occuper de questions économiques.

À propos de la dette. Lorsque vous dites qu'il n'y a pas eu de dette gouvernementale depuis 1978 en dépit des pertes, il s'agit en fait de la dette du CN, n'est-ce pas?

Mr. Masse: Oui

Mr. Gouk: Quel est son montant total actuel?

Mr. Tellier: 2,1 milliards de dollars.

Mr. Masse: 2,181 milliards de dollars exactement. Nous avons emprunté 200 millions la semaine dernière sur le marché américain; la dette est donc maintenant de l'ordre de 2,38 milliards de dollars.

Mr. Gouk: D'accord. Mais n'est-il pas vrai qu'en dernier ressort, c'est le gouvernement qui est responsable? C'est au gouvernement qu'appartient. . .

Mr. Tellier: Non. Lorsque nous faisons appel aux marchés financiers, monsieur Gouk, la dette contractée n'est pas garantie par le gouvernement et c'est la raison pour laquelle les agences de cotation nous donnent une cote de crédit distincte.

Donc, comme n'importe quelle entreprise commerciale, nous devons soumettre notre dossier commercial à Moody et à Standard et Poor afin de démontrer, par exemple, que nous avons mis en oeuvre celui de l'année précédente et de justifier notre demande d'emprunt.

Mr. Gouk: D'accord sur la façon dont vous empruntez, mais si, par exemple, le CN devait fermer boutique, le gouvernement ne devrait-il pas assumer la dette résiduelle éventuelle?

Mr. Masse: Nous ne sommes pas l'agent du gouvernement comme c'est le cas de beaucoup d'autres sociétés d'état. Les choses sont ainsi depuis la dernière loi sur les chemins de fer nationaux du Canada de 1978. La seule dette qui intéresse le gouvernement a trait à des obligations garanties à 8 7/8 p. 100 et que nous lui remboursons. Ce remboursement sera terminé en 1998. Cela représente actuellement une valeur en capital de 100 millions de dollars.

Mr. Gouk: Bien, vous dites donc que comme société d'état ou comme compagnie privée. . . que vous réalisiez des profits ou des pertes, cela ne changerait pratiquement rien pour le gouvernement.

[Texte]

Mr. Masse: That's correct.

Mr. Tellier: Well, there is one difference. When we make money, we pay a dividend to the shareholder, which is the government. We have paid in excess of \$300 million in dividends over the last 10 or 12 years as a result of making profits.

Mr. Gouk: You talked in terms of the debt load of NewCo being \$1.1 billion. Is that based on what you think NewCo would be able to sustain—its maximum debt load that would make it sustainable? If not, where does that figure come from?

Mr. Tellier: No, this is basically, using various criteria, what we consider to be part of the current debt load of CN that could be allocated to the east.

Mr. Michael Sabia (Vice-President, Corporate Development, Canadian National Railway Company): To pick up from the president's comments, we have gone through an exercise of trying to partition the debt in the corporation between that which we think can be allocated to the west and that which we think can be allocated to the east. The number that we have notionally developed for the east is somewhere in the order of \$1.1 billion.

The challenge for us now, in examining NewCo and the impact of NewCo on CN financially, is determining how much of that debt can be serviced by what we expect to be significantly stronger cashflows coming out of NewCo. In effect, one way of looking at NewCo is to see NewCo as a much better operating and financial entity to support the accumulated burden of CN today.

As the situation stands today, that total debt of somewhere in the order of \$2.2 to \$2.3 billion is basically being paid in only one region of the country; it's being paid in the west. So an effort is being made here to create a new entity that can fund an equitable portion of that debt through its own operations in eastern Canada.

Mr. Gouk: I assume that if you're merging with CP it also has some debts it would expect to be absorbed. You are talking in terms of first call on cashflow. Where does CP Rail fit into that picture?

Mr. Tellier: There is an important point here which is why this is not a done deal. We bring far more to the table than CP does. In the east we are almost two and a half times larger than CP. In terms of assets and the quality of our property, we have not de-invested in the east at all. On the contrary, we have invested \$200 million in that tunnel. This is one of the issues that is in the process of being negotiated with CP.

Mr. Gouk: If I understand it correctly, you're saying the debt load would be \$1.1 billion and that would be offset against CN's expenses. You would have first call on the revenues of this new company.

Mr. Sabia: No, sir. The chairman touched on what we have to do in one of this opening questions to Mr. Tellier. Our view of NewCo is that we are establishing an entirely new enterprise. We will establish that enterprise on the basis that it has the best possible chance of earning a commercially competitive rate of return and providing ongoing, non-subsidized, high-quality service to its customers. It's a new enterprise. We will create, through negotiations with CP, a capital structure to support that

[Traduction]

M. Masse: C'est exact.

M. Tellier: Il y a cependant une différence. Lorsque nous gagnons de l'argent, nous versons un dividende à l'actionnaire, qui est l'État. Et nous avons payé plus de 300 millions de dollars en dividendes depuis dix ou douze ans, grâce à nos profits.

M. Gouk: Vous avez dit que la dette de NewCo, la nouvelle compagnie serait de 1,1 milliard de dollars. S'agit-il là de la dette maximum que NewCo pourrait assumer selon vous? Si ce n'est pas le cas, d'où vient ce chiffre?

M. Tellier: Non, il représente ce que nous considérons, en utilisant divers critères, comme la part de la dette actuelle du CN qui pourrait être affectée à l'Est.

M. Michael Sabia (vice-président, développement corporatif, compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): J'ajouterai aux remarques du président que nous avons essayé de répartir équitablement la dette de la société entre l'Ouest et l'Est. Le chiffre auquel nous sommes parvenus pour l'Est est de l'ordre de 1,1 milliard de dollars.

Le problème qui se pose à nous maintenant, lorsque nous étudions les répercussions financières de la création de NewCo sur le CN, est de déterminer la part de la dette qui pourra être remboursée grâce aux rentrées d'argent beaucoup importantes que nous attendons de NewCo. En fait, on pourrait considérer la nouvelle société comme un organisme financier et opérationnel beaucoup mieux équipé pour aider le CN à faire face à la dette accumulée.

En ce moment, la dette globale est de l'ordre de 2,2 à 2,3 milliards de dollars et le service de cette dette est pratiquement assuré grâce à une seule région du pays, l'Ouest. C'est la raison pour laquelle nous nous efforçons de créer une nouvelle compagnie capable d'assumer une part équitable de cette dette grâce à ses activités dans l'est du Canada.

• 1010

M. Gouk: J'imagine que si vous fusionnez avec CP les dettes de cette compagnie devront également être absorbées. Vous dites que c'est vous qui auriez, accès le premier aux liquidités. Et CP Rail?

M. Tellier: Il y a là un point important, et c'est la raison pour laquelle la question n'a pas encore été réglée. Notre apport est beaucoup plus important que celui du CP. Dans l'est nous sommes presque deux fois et demi plus gros que le CP. En ce qui concerne les actifs et la qualité de nos biens, nous n'avons pas du tout désinvesti dans l'est. Au contraire, nous avons investi 200 millions de dollars dans ce tunnel. C'est donc un des points que nous sommes actuellement en train de négocier avec le CP.

M. Gouk: Si je comprends bien, cette dette serait de 1,1 milliard de dollars et serait déduite des dépenses du CN. Vous auriez priorité en ce qui concerne l'utilisation des recettes de cette nouvelle compagnie.

M. Sabia: Non, monsieur. Le président a abordé ce point dans une de ses premières questions à M. Tellier. Nous considérons NewCo comme une entreprise totalement nouvelle. Nous établirons cette entreprise de manière à ce qu'elle ait toutes les chances d'avoir une rentabilité commerciale concurrentielle et qu'elle assure un service de haute qualité non subventionné à ses clients. C'est une nouvelle entreprise. Après négociations avec le CP, nous créerons une composition du

[Text]

possible chance of earning a commercially competitive rate of return and providing ongoing, non-subsidized, high-quality service to its customers. It's a new enterprise. We will create, through negotiations with CP, a capital structure to support that viability, which we believe will enable that company to operate as it should in the marketplace.

The question is whether NewCo's financial strength will be such that the calls we believe we have the right to make, given the very significant contribution we are making to the creation of NewCo, will be a significant help to CN in resolving its financial problems. One of the tests the president touched on is whether this merger is going to be good for CN. A key test for us will be the extent to which the strength of NewCo can be used on a legitimate basis to help CN manage its own financial problems. If it can help significantly, then it will be a good deal for CN. If it can't, then it won't be a good deal for CN.

We're just at the stage now, through these negotiations with CP, of clarifying our understanding of what that capital structure will be like, what those flows of income will be like, what shares we have a right to, and what shares CP may have a right to. Then we'll have to sit back and assess that from a corporate point of view. Eventually our shareholder will have to make that assessment as well.

Mr. Gouk: It's interesting. We're talking about the survivability of Canada's two national rail lines. I'm no expert in rail systems and I'm sure it's not intentional, but you make it sound like the whole question is how it assists CN. There seems to be very little about CP. Obviously there must be something there because CP seems to be interested in this as well. It creates more questions for me to take back to CP to find out now, on the basis of your statements, just exactly what CP is going be.

Mr. Tellier: Your point is very well taken. I think if this is going to take place, it will have to be of benefit to both companies. Both companies have an interest in achieving that merger, but it is important for the two parties to recognize what each is bringing to the table, and I think CN brings a lot. There are a great many synergies that could flow from that merger, but CP has to recognize that in the east we are in very good shape compared to the shape it is in.

Mr. Gouk: What is the next step, given some of the information we're getting on this particular one?

Mr. Tellier: Mr. Scott and I have tried to keep the negotiations at our level for the time being. We're trying to delay the moment when we bring in the lawyers, accountants, economists and so on. We are trying to develop an agreement on corporate governments and ownership; in principle, who is going to own what in terms of this new company and how the decisions are going to be arrived at—in other words, corporate governance and ownership. After this, I'm sure we'll be able to develop the operational plan that Mr. Scott was talking about last week in terms of how you fit the various pieces together, but we need a broad agreement in principle first before we go any further.

[Translation]

toutes les chances d'avoir une rentabilité commerciale concurrentielle et qu'elle assure un service de haute qualité non subventionné à ses clients. C'est une nouvelle entreprise. Après négociations avec le CP, nous créerons une composition du capital qui permettra d'assurer la viabilité de cette compagnie et lui permettra de bien fonctionner sur le marché.

Reste à savoir si la solidité financière de NewCo sera suffisante pour que les appels de fonds que nous nous estimons en droit de faire, compte tenu de l'importance de notre contribution à la création de NewCo, seront suffisants pour aider le CN à résoudre ses problèmes financiers. L'un des critères mentionnés par le président consiste à savoir si cette fusion sera utile au CN. Un des critères clé pour nous sera la mesure dans laquelle nous pourrions légitimement utiliser les ressources de NewCo pour aider le CN à gérer ses propres problèmes financiers. Si cette aide est importante, on pourra considérer que le CN a fait une bonne affaire. Sinon, ce sera une mauvaise affaire.

Nous en sommes actuellement au stade des négociations avec le CP où nous essayons de mieux définir cette composition du capital, l'importance des recettes, la part à laquelle nous avons légitimement droit, et celle à laquelle le CP pourrait aussi avoir droit. Il faudra ensuite que nous évaluions tout cela du point de vue de notre société. En fin de compte, notre actionnaire devra également évaluer la situation.

M. Gouk: C'est intéressant. Nous parlons de la capacité de survie des deux compagnies nationales de chemins de fer du Canada. Je ne suis pas un expert en réseaux ferroviaires et je suis certain que ce n'est pas voulu, mais vous nous donnez l'impression que la seule chose qui compte, c'est l'utilité de l'opération pour le CN. Vous ne semblez pas laisser grand-chose au CP. Manifestement il doit y avoir quelque chose puisque le CP semble également s'intéresser à la question. Cela va m'inciter à poser d'autres questions au CP afin de savoir exactement quel sera son rôle, compte tenu de ce que vous avez dit.

M. Tellier: Votre remarque est fort pertinente. Je crois que si ce projet se concrétise, il sera avantageux pour les deux compagnies. Elles s'intéressent toutes deux à cette fusion mais il est important qu'elles reconnaissent leur apport respectif, et je crois que le CN apporte beaucoup. Cette fusion pourrait favoriser de nombreuses synergies, mais il faut bien que le CP reconnaisse que dans l'est, nous sommes beaucoup mieux placés que lui.

M. Gouk: Compte tenu des informations fournies, quelle est la prochaine étape?

M. Tellier: Pour le moment, M. Scott et moi nous nous efforçons de limiter les négociations à notre niveau. Nous essayons de retarder le moment où les avocats, les comptables, les économistes, etc. seront appelés à intervenir. Nous essayons d'élaborer un accord sur l'administration et la propriété de la société; en principe, il s'agit de décider de la part de propriété de chacun dans cette nouvelle compagnie et de la manière dont les décisions seront prises—autrement dit, l'administration et la propriété de la société. Après cela, je suis certain que nous parviendrons à élaborer le plan opérationnel dont parlait M. Scott la semaine dernière et qui consiste à agencer les divers éléments, mais avant d'aller plus loin, il nous faut un accord de principe général.

[Texte]

[Traduction]

• 1015

Mr. Gouk: You talked in terms of this tremendous drop in your profit. Obviously, that impacts on your revenues. One thing that's coming to my attention a lot lately is that you've likely lost a tremendous amount of traffic over the years from the Halifax port and are now bringing it out of the Montreal port. What difference in profitability would that make if you had substantially more traffic between Halifax and wherever the linkage would be at Montreal? Was that at one time a significant haul of traffic that you are now picking up at Montreal?

Mr. Sabia: No, I don't think that any of those shifts that may have occurred is a significant factor in explaining some of the financial difficulties we're encountering. As you know, we recently made a very significant investment in Halifax with a \$17 million terminal facility. That linkage to Halifax is a very strong part of CN's overall strategic plan. We continue to bring in reasonably substantial volumes through Halifax.

Whether or not that traffic came in through Halifax or Montreal, it would not be a significant factor in our overall situation in the context of the very substantial business trends we've been facing. There have been 5% real yield reductions year over year, which is massive. There have been reductions in volumes over a number of years. In the context of those kinds of broad and sweeping business trends we're facing, those kinds of shifts—say, intra-port shifts—are not terribly consequential.

Mr. Fontana (London East): Welcome, Mr. Tellier, and gentlemen.

First, Mr. Tellier, I appreciate your candour with respect to the number of issues facing both CN and CP especially in the eastern part of the country. There's been an awful lot of discussion so far this morning about what's good for CN and what's good for CP. I just want to pick up on what you talked about concerning the national interest.

Let me bring a perspective of what's good for Canada and what's good for our businesses, because unless they get competitive transportation rates across this country, they're not in business. It's as simple as that. I want to understand, and perhaps bring into view, their perspective, especially with this new NewCo.

There are a number of issues I want to talk about. The first is NewCo, then there's the short-line industry, as you indicated, and then we'll talk about this sweetheart deal the labour side seems to have.

Everybody likes to roast the politicians for this so-called pension of ours. I'm not sure we have guaranteed income security after eight years of service like some of your railroad labour people have. Maybe we can touch on that, because I'd like to note that you need a number of fundamental changes.

First, with respect to NewCo, let me understand this. If you have two companies that are doing very well in the west and two companies that are doing not so well in the east, we're now going to create a third railroad company in this country.

M. Gouk: Vous avez parlé de cette baisse considérable de vos profits. Manifestement, cela a un effet sur vos recettes. Ce qui a beaucoup retenu mon attention ces derniers temps c'est que le volume de votre trafic à partir du port de Halifax a considérablement baissé au fil des ans et que vous utilisez maintenant le port de Montréal. Quelle serait la différence de rentabilité si vous aviez beaucoup plus de trafic entre Halifax et le point de correspondance à Montréal? Ce trafic était-il autrefois très important?

M. Sabia: Non, je pense qu'aucun des changements qui ont pu se produire n'explique à lui seul les difficultés financières que nous rencontrons. Comme vous le savez, nous avons récemment investi 17 millions de dollars dans une installation terminale à Halifax. Ce lien avec Halifax est un élément très important du plan stratégique d'ensemble du CN. Notre trafic, par Halifax, continue à être assez important.

Que ce trafic passe par Halifax ou Montréal, cela ne change pas grand-chose à notre situation générale dans le contexte des tendances commerciales très marquées auxquelles nous sommes confrontés. Le rendement réel a diminué de 5 p. 100 d'année en année, ce qui est considérable. Les volumes ont également diminué au fil des ans. Compte tenu de ces tendances commerciales générales, ces genres de changements—intraportuaires, par exemple—n'ont pas énormément d'importance.

M. Fontana (London-Est): Soyez les bienvenus, monsieur Tellier, messieurs.

Je tiens tout d'abord à vous dire, monsieur Tellier, que j'apprécie votre franchise à propos des problèmes auxquels le CN et le CP sont confrontés, en particulier dans l'est du pays. On a énormément parlé jusqu'à présent, ce matin, de ce qui est bon pour le CN et de ce qui est bon pour le CP. Je voudrais revenir à ce que vous avez dit à propos de l'intérêt national.

Parlons plutôt de ce qui est bon pour le Canada et de ce qui est bon pour nos entreprises, car celles-ci sont condamnées si elles ne peuvent pas bénéficier de taux de transports compétitifs dans tout le pays. Ce n'est pas plus compliqué que cela. Je voudrais comprendre la situation et peut-être l'examiner de leur point de vue, en particulier en ce qui concerne cette nouvelle compagnie.

Il y a plusieurs choses dont je voudrais vous parler. La première est NewCo, puis le secteur des lignes sur courtes distances, que vous avez mentionné, après quoi, nous parlerons de ce confortable petit arrangement dont semblent bénéficier les employés.

Tout le monde aime éreinter les politiques à propos de leur soi-disant avantageux pension de retraite. Je ne crois pas que la sécurité de notre revenu soit garantie au bout de huit années de service comme c'est le cas de certains de vos employés. Peut-être pourrions-nous discuter de cette question car j'estime que vous avez besoin d'apporter un certain nombre de changements fondamentaux.

Premièrement, en ce qui concerne NewCo, il y a quelque chose que je voudrais comprendre. Nous avons au Canada deux compagnies qui réussissent très bien dans l'ouest et pas si bien dans l'est, et nous allons maintenant en créer une troisième.

[Text]

You're not talking about a merger across the whole system. You might want to answer whether or not that should be considered or whether or not it was on the table to merge the total network to have a very strong national rail system in this country.

You're going to battle it out in the west. I'm sure you have U.S. competition. Mr. Scott talked about the ports being very much involved in making an efficient transportation system in this country. If our ports aren't working well, then our competitors in the United States are taking an awful lot of the traffic into the United States. Therefore it does not go to CN or CP. You've got other competitive forces at work here.

If you're going to fight it out in the west and join forces in the east—perhaps that's a good business decision—then I want to know what that's going to mean to the average business person in eastern Canada. Will he get better service? Will the rates be affordable and competitive? Will your traffic in fact increase?

I find it astounding. Businesses sometimes have to downsize. If we were to participate in changes to the tax structure, or regulation, or a number of other factors that can make both companies much more profitable, it would seem to me that when you are carrying 10% of your business on 60% of the track. . . Sure, the logical issue is perhaps to downsize, but shouldn't you be going head to head with your competition? Do you know who the competition is, and can you perhaps bring more and more business to eastern Ontario by utilizing the infrastructure?

If you join forces you are going to have an awful lot of infrastructure that's going to be shared, but what is that going to mean to those businesses in eastern Canada. Will they get service? Will they be able to compete? Some areas of eastern Canada and some businesses will have to look elsewhere. They'll have to look to trucking.

I want to make sure we are thinking in the national interest because business obviously makes the world go round in terms of jobs and of wealth creation for this country, and if we don't have good transportation we just don't have business, period.

Mr. Tellier: You are raising very good points, Mr. Fontana. Let me address first a question the Minister of Transport himself has addressed. It's needless to say very relevant, the question of a coast-to-coast merger.

It's a very intriguing, very interesting concept. In early discussions between CP and ourselves, we did raise that possibility. Although the west is profitable for both CN and CP, the yield or the profitability in hauling coal or in hauling potash or sulphur, or what have you, has been declining steadily by about 3% real per year. So moving a tonne of coal today in Alberta or B.C. is not giving us the kind of profits that it used to five years ago.

There is nothing telling us that this trend will change. Therefore, yes, these operations in the west are profitable, but are they going to remain profitable? You've got the whole western grain transportation system-related issue. Needless to

[Translation]

Vous ne parlez pas d'une fusion de l'ensemble du réseau. Peut-être pourriez-vous me dire si l'on devrait l'envisager ou si vous avez déjà vous-même envisagé une fusion totale qui permettrait d'avoir un réseau ferroviaire national très fort au Canada.

Vous allez continuer à lutter dans l'ouest. Je suis certain que vous devez affronter la concurrence américaine. M. Scott nous a dit que les ports avaient un rôle très important dans l'établissement d'un réseau de transport efficace. Si nos ports ne fonctionnent pas très bien, nos concurrents américains doivent récupérer une bonne partie du trafic qui est donc perdu pour le CN ou le CP. D'autres facteurs jouent donc là-bas sur le plan de la concurrence.

Si vous continuez à lutter dans l'ouest et que vous vous unissez dans l'est—c'est peut-être une bonne décision commerciale—je voudrais savoir ce que cela va signifier pour l'homme d'affaires moyen dans l'est du Canada. Lui offrira-t-on un meilleur service? Les tarifs seront-ils abordables et compétitifs? Votre trafic augmentera-t-il réellement?

Je trouve cela ahurissant. Les entreprises sont parfois obligées de réduire leurs activités. Si nous participions à la modification des structures fiscales, ou des règlements, ou d'un certain nombre d'autres facteurs afin de rendre les deux compagnies beaucoup plus rentables, il me semble que vous qui transportez 10 p. 100 du trafic-marchandise sur 60 p. 100 des voies—certes, il est peut-être logique de réduire vos effectifs, mais ne devriez-vous pas plutôt affronter vos concurrents? Savez-vous qui ils sont et pouvez-vous peut-être augmenter de plus en plus le trafic ferroviaire dans l'est de l'Ontario en utilisant l'infrastructure?

• 1020

Si vous unissez vos forces, vous serez amenés à partager une très grande partie de l'infrastructure, mais cela apportera-t-il quelque chose aux entreprises de l'est du Canada? Leur offrirez-vous un service? Leur sera-t-il possible d'être concurrentielles? Certaines régions de l'est du Canada et certaines entreprises seront obligées de chercher ailleurs. Elles seront obligées de faire appel aux camionneurs.

Je veux m'assurer que nous avons tous l'intérêt national à coeur car l'activité économique est manifestement déterminante en ce qui concerne les emplois et la création de richesse pour ce pays. Sans bons moyens de transports, il n'y a pas d'activité économique, un point c'est tout.

M. Tellier: Vos remarques sont très valables, monsieur Fontana. Permettez-moi de commencer par une question dont le ministre des Transports lui-même a déjà parlé. Cette question, très pertinente bien entendu, est celle d'une fusion d'un océan à l'autre.

C'est une notion fort intéressante. Au début de nos discussions avec CP, nous avons évoqué cette possibilité. Bien que l'ouest soit rentable pour nos deux compagnies, le rendement ou la rentabilité du transport du charbon, de la potasse ou du soufre, ou d'autres choses, baisse régulièrement d'environ 3 p. 100 en chiffres réels par an. Donc, transporter aujourd'hui une tonne de charbon en Alberta ou en Colombie-Britannique n'est pas aussi profitable qu'il y a cinq ans.

Rien ne nous dit que cette tendance va changer. Il est donc vrai que ce trafic est rentable dans l'ouest, mais va-t-il le rester? Il y a toute la question liée au système de transport des céréales de l'ouest. Bien entendu, en fusionnant certains de nos ateliers,

[Texte]

say, by merging some of our shops, such as our Transcona shops—you know, our main shops in the suburb of Winnipeg—with CP's in Calgary, we would produce some energies, and therefore it is intriguing. Given the fact that now we have two railroads and they are both in difficulty, it's a very relevant question. Are we sure we want to create a third one?

On the other hand, the problems are quite different. One, in the west for the time being they are profitable, and in the east they aren't. Secondly, in the east you have a lot of duplication in the network. In the west, as you know, as soon as you leave Winnipeg one line is going further north towards Edmonton and the other one is going straight through the Rockies to the west coast. There is not that much duplication. For instance, Calgary is a CP town, Edmonton is a CN town, and so on.

Therefore, we think it is preferable because of the urgency at this point in time to address the issue first and foremost in the east. I cannot, Mr. Fontana, tell you that a merger of the two railroads in the west will never happen in our lifetime. I cannot say that. We are adopting a very down-to-earth approach by saying we've got a very urgent issue to address. It has to be addressed as quickly as possible. The problem is in the east, and let's try to resolve the problem in the east. Therefore, this is why we think that this is where the emphasis should be at this point in time.

Mr. Fontana: With regards to short-line industry, I know that where abandonment has taken place the short-line operation has taken over and in fact has made it possible and profitable to serve those clients. Just recently the president of RailTex indicated there is no way in hell he's going to deal in Ontario because of the succession rights you just talked about.

• 1025

There are solutions for a short-line industry. Where a big company like CN or CP can't do it, perhaps a short line... Yoy talked at length about some of the things that both of your companies are faced with—high labour costs, regulations, too much infrastructure and too much tax. Is there anything positive or a solution that can be reached with Bill 40? As I understand it, the succession rights were put in there for the purposes of federal... where a federal corporation under federal jurisdiction had been moved into the provincial domain. The very essence of putting in that clause was to accept it.

It was whether or not an exemption was the way to go on succession rights, especially in Ontario where there are a number of branch lines that short-line operators can move into. In fact, those industries find it vital. I was just in Collingwood, and they suggested that if they can't find rail transportation, either CN or the short line, they may move out of Canada. They may move out of Canada because they will be at a competitive disadvantage with respect to transportation costs. So a solution is absolutely essential.

[Traduction]

tels que ceux de Transcona—vous savez, nos grands ateliers dans la banlieue de Winnipeg—avec ceux du CP à Calgary, nous pourrions réaliser un profit, et l'idée est donc intéressante. Étant donné que nous avons actuellement deux compagnies ferroviaires et qu'elles sont toutes deux en difficulté, la question est tout à fait pertinente. Sommes-nous bien sûr de vouloir en créer une troisième?

Cependant, les problèmes sont tout à fait différents. Premièrement, dans l'ouest, les deux compagnies sont rentables pour le moment, alors qu'elles ne le sont pas dans l'est. Deuxièmement, dans l'est les lignes font souvent double emploi. Dans l'ouest, comme vous le savez, dès que vous quittez Winnipeg, une ligne remonte vers Edmonton dans le nord et l'autre continue tout droit à travers les Rocheuses jusqu'à la côte ouest. Il y a donc très peu de double emploi. Par exemple, Calgary est une ville du CP, Edmonton, une ville du CN, etc.

À cause de l'urgence actuelle, nous pensons qu'il est préférable de nous attaquer tout d'abord au problème de l'est. Je ne peux pas vous dire, monsieur Fontana, qu'il n'y aura jamais de fusion des deux compagnies de notre vivant. Je ne peux certes pas l'affirmer. Nous avons adopté une attitude très pragmatique en disant que nous avons un problème très urgent à régler. Il faut qu'il le soit le plus rapidement possible. Puisque ce problème existe dans l'est, essayons donc de le résoudre dans l'est. C'est pourquoi nous pensons que pour le moment, c'est là que nous devons faire porter nos efforts.

M. Fontana: En ce qui concerne le secteur des lignes sur courtes distances je sais que lorsqu'un opérateur de ce secteur a pris la relève après l'abandon d'une ligne il a réussi à servir les clients et à rentabiliser ses opérations. Tout récemment, le président de RailTex a déclaré qu'il n'était pas question qu'il fasse affaires en Ontario à cause des responsabilités à assumer dont vous venez de parler.

Il y a des solutions possibles pour un secteur des lignes sur courtes distances. Lorsqu'une grande compagnie comme le CN ou le CP ne s'en sort pas, peut-être qu'un service sur courtes distances... Vous avez longuement parlé de certaines des difficultés auxquelles vos compagnies sont confrontées—coûts de main-d'oeuvre élevés, règlements, trop d'infrastructure et trop d'impôts. Est-il possible de parvenir à une solution grâce au projet de loi 40? Si je comprends bien, les droits de succession ont été inclus pour que le gouvernement fédéral... lorsqu'une société d'État sous juridiction fédérale passe dans le domaine provincial. Le fait même d'inclure cette clause signifiait qu'on l'acceptait.

Il s'agissait de déterminer si l'exemption était la façon de régler la question des droits de succession, en particulier en Ontario où il y a un certain nombre d'embranchements que des opérateurs service sur courtes distances pourraient exploiter. En fait, c'est absolument vital pour ces industries. Je rentre de Collingwood où on m'a dit que s'il n'y avait pas de service de transport ferroviaire assuré par le CN ou par une ligne sur courtes distances, les entreprises industrielles quitteraient peut-être le Canada parce qu'elles seraient désavantagées par rapport à leurs concurrents sur le plan des frais de transport. Une solution est donc absolument indispensable.

[Text]

Other than that exemption clause to succession rights, what can be worked on? The Wisconsin-Algoma model, where the labour unions came together to work as full partners—is that what you're looking for? And not in just your operation, in NewCo, but for the short-line industries?

Mr. Tellier: Before I give the floor to Jack McBain, who has been working on this, I want to tell you that I share your concern, Mr. Fontana, and I have expressed that to Premier Rae and to his minister of industry. He is forcing us to file for abandonment before the NTA because the alternative is not there. We have been trying to convince his government that there are some success stories. The Murray Bay subdivision is about to become won in Quebec, and Sydney-Truro is another one.

Mr. Jack McBain (Senior Vice-President Operations, Canadian National Railway Company): The short-line operation, where we've tried it, has been very successful for us, and for the very reasons that you mentioned. It enables a short-line operator to operate without the encumbrances of the labour agreements that we now have. So there's work rule flexibility and an opportunity to do more with fewer employees and with a lower rate of pay.

The problem is significant in Ontario. The only solution we have at this time, with the exception of continually working with the provincial government, is to work with our labour groups. We are trying to fence off a particular territory, lay all the financial cards on the table, and see if there is a way we can work, internally, with the labour organizations to provide the same level of flexibility and lower rates of pay that the short-line operators enjoy. But that's a very tough alternative. I think we would have far more success if we could convince the provincial government to adjust Bill 40 in some manner.

The Chairman: As a supplementary to Mr. Fontana's question, I'm still a little unclear about Mr. Tellier's answer vis-à-vis the single rail company or the entire coming together of all railways across Canada rather than just in the east. You find it an interesting proposal, but the experience of other government departments or private enterprise programs across the country is that the weak sister is helped out by the strong, that there is cross-subsidization.

Did I miss something in your answer? Did you say whether you do in fact cross-subsidize your western profitability to your eastern debt?

Mr. Tellier: Yes, to a large extent. Westerners have been subsidizing rail services in eastern Canada for quite a while. This is why westerners have a good case to argue.

The Chairman: To what extent, Mr. Tellier? We need figures.

[Translation]

En dehors de cet article d'exonération des droits des successions, que pourrait-on faire? Le modèle Wisconsin-Algoma, dans lequel les syndicats sont devenus des associés à part entière—est-ce que vous recherchez? Et pas seulement pour NewCo mais aussi pour les lignes sur courtes distances?

M. Tellier: Avant de céder la parole à Jack McBain, qui a étudié ces questions, je tiens à vous dire que je partage vos préoccupations, monsieur Fontana, et que je m'en suis ouvert au premier ministre Rae et à son ministre de l'industrie. Il nous oblige à déposer une demande d'abandon devant l'ONT parce qu'il n'y pas d'autre option. Nous avons essayé de convaincre son gouvernement qu'il y a des cas de réussite, par exemple, la subdivision de Marabie au Québec et Sydney-Truro.

M. Jack McBain (premier vice-président, exploitation, compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): La formule du service sur courtes distances, lorsque nous l'avons essayée, a toujours été un succès, pour les raisons mêmes que vous venez d'évoquer. Cela permet à un opérateur de service sur courtes distances de fonctionner sans être entravé par les conventions collectives que nous avons maintenant. Les règles de travail peuvent être plus souples et il est possible d'en faire plus avec moins d'employés moins bien payés.

Le problème est important en Ontario. Notre seule solution pour le moment, à l'exception d'efforts constants auprès du gouvernement provincial, est de travailler avec nos syndicats. Nous essayons de délimiter un territoire déterminé, de mettre cartes sur table sous l'angle financier pour voir s'il y a un moyen de nous entendre, sur le plan interne, avec les syndicats afin d'avoir la même souplesse de fonctionnement et les salaires moins élevés qui sont possibles chez les opérateurs de service sur courtes distances. Je crois que nous aurions beaucoup plus de succès si nous réussissions à convaincre le gouvernement provincial de modifier le projet de loi 40 d'une manière ou d'une autre.

Le président: Pour faire suite à la question de M. Fontana, je n'ai toujours pas parfaitement compris la réponse de M. Tellier à propos de la compagnie ferroviaire unique ou du regroupement de toutes les compagnies dans l'ensemble du Canada plutôt que seulement dans l'est. Vous trouvez que cette proposition est intéressante, mais l'expérience d'autres ministères ou d'entreprises privées au Canada montre que le plus faible est aidé par le plus fort et qu'il y a interfinancement.

Y a-t-il quelque chose que je n'ai pas saisi dans votre réponse? Nous avez-vous dit que vous financez votre dette dans l'est avec vos profits dans l'ouest?

M. Tellier: Oui, dans une large mesure. Les gens de l'ouest financent les services ferroviaires de l'est du Canada depuis pas mal de temps. C'est la raison pour laquelle les gens de l'ouest sont en position forte.

Le président: Dans quelle mesure, monsieur Tellier? Nous avons besoin de chiffres.

[Texte]

[Traduction]

• 1030

Mr. Tellier: In 1993, Mr. Chairman, Canadian National lost about \$200 million in eastern Canada. Our final loss is about \$76 million or \$79 million. Therefore, if it ended up being of that level of subsidization of roughly \$125 million, basically CN West would have shown a significant profit. The previous year the loss in eastern Canada was \$250 million, and so on. So this has been the case for a certain number of years.

In the 1980s, when the debt load of CN became too high, the shareholder, the government of the day, ordered CN to start selling assets. It was in those days that CN hotels were sold for in excess of, I think, \$265 million. Then we sold our shares in CNCP Telecommunications, which became, as you know, Unitel. More recently we sold our shares in Telesat.

The Chairman: You can see the danger of the perception that sometimes leads to comments being made that may go a little further than we would like to hear. In other words, if you are a company trying to succeed in this country and one province isn't doing as well as another province, and the stronger province helps to support the poorer province or you cut the poorer province off at the knees—call it business and just maintain the profitability of another portion of Canada—this isn't the Canada I know.

Mr. Tellier: Mr. Chairman, your point is very well taken. I agree with the kind of Canada that you like. But basically what we're trying to do is that instead of sweeping the problem in the east under the carpet and saying let's forget about it—

The Chairman: No, no one is suggesting that.

Mr. Tellier: What we're trying to do is address that problem so that we could have, from coast to coast in every province where we operate, a reliable competitive network. So your point is very well taken.

The Chairman: No one is suggesting that we sweep it under the carpet. But in your answer, is it a *fait accompli*? Are you still considering a merger of the entire line across Canada?

Mr. Tellier: No, not at this point.

The Chairman: Just the eastern section. So you've closed the door to the idea of merging the two railways right across the country?

Mr. Sabia: Mr. Chairman, can I just make a couple of points.

The Chairman: I just want a quick answer on that one.

Mr. Tellier: Yes. At this point in time we have no evidence to conclude that we should embark on a coast-to-coast merger. Therefore, this is why we are trying to put together as a deal between the two companies a merger of our assets east of Winnipeg all the way to Halifax, and from Toronto towards the south all the way to Chicago.

M. Fillion (Chicoutimi): Monsieur Tellier, vous dites qu'il n'y a pas de solution autre que la fusion pour permettre un certain redressement des difficultés financières qu'éprouvent les deux compagnies actuellement. Mais vous avez dit également qu'avant de faire cette fusion-là, vous devez régler beaucoup de difficultés.

M. Tellier: En 1993, Monsieur le président, le Canadien National a perdu environ 200 millions de dollars dans l'est du Canada. Notre perte finale est de l'ordre de 76 à 79 millions de dollars. Donc, sans cette aide financière d'environ 125 millions de dollars, notre compagnie aurait réalisé des profits importants dans l'Ouest. L'année précédente la perte dans l'est du Canada était de 250 millions de dollars, etc. C'est ainsi depuis un certain nombre d'années.

Dans les années 1980, lorsque la dette du CN est devenue trop lourde, l'actionnaire, c'est-à-dire le gouvernement de l'époque, lui a ordonné de commencer à vendre des actifs. C'est à cette époque que les hôtels du CN ont été vendus pour plus de 265 millions de dollars, je crois. Nous avons ensuite vendu nos actions de télécommunications CNCP, qui est depuis devenu UNITEL, comme vous le savez. Plus récemment, nous avons vendu nos actions de Telesat.

Le président: Vous pouvez voir le danger d'une impression qui conduit parfois à aller un peu trop loin dans ces commentaires. Autrement dit, si vous êtes une compagnie qui essaye de réussir dans ce pays, que les résultats ne sont pas aussi bons dans une province que dans une autre, et que la province riche aide la province pauvre, mais si vous sabordez celle-ci—au nom de la rentabilité d'une autre région du Canada—ce n'est plus le Canada que je connais.

M. Tellier: Monsieur le président, vous avez tout à fait raison. Je suis, moi aussi, partisan du Canada que vous aimez. En fait, ce que nous essayons de faire, au lieu de camoufler le problème dans l'Est et de l'oublier. . .

Le président: Non, personne n'a dit cela.

M. Tellier: Ce que nous essayons de faire c'est de régler ce problème de manière à avoir un réseau compétitif et fiable d'un océan à l'autre, dans toutes les provinces que nous desservons. Votre remarque est donc tout à fait valable.

Le président: Personne ne dit qu'il faut camoufler le problème. Mais s'agit-il d'un fait accompli? Envisagez-vous encore une fusion pour l'ensemble du Canada?

M. Tellier: Non, pas pour le moment.

Le président: Juste pour l'est. Vous avez donc renoncé à l'idée de fusionner les deux compagnies sur l'ensemble du pays?

M. Sabia: Monsieur le président, puis-je faire une ou deux remarques?

Le président: Je voudrais tout d'abord avoir une brève réponse à ma question.

M. Tellier: Oui. Pour le moment, rien ne nous permet de conclure que nous devrions nous lancer dans une fusion d'un océan à l'autre. Voilà pourquoi nos deux compagnies sont en train d'essayer de négocier une fusion de nos actifs à l'est de Winnipeg jusqu'à Halifax, et de Toronto vers le Sud, jusqu'à Chicago.

Mr. Fillion (Chicoutimi): Mr. Tellier, you say that only a merger will help you remedy the current financial difficulties of your two companies. But you also said that before getting on with that merger you have a number of problems to solve.

[Text]

Ne croyez-vous pas qu'actuellement, au moment où on se parle, les études ne sont pas assez avancées et qu'on devrait imposer un certain moratoire sur cette fusion-là?

M. Tellier: Monsieur le président, non. D'abord, je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas d'autres solutions. Cependant, comme le Canadien Pacifique, nous pensons que c'est la meilleure avenue à suivre en ce moment.

Maintenant, monsieur Fillion, il faut se rappeler que dans l'Est, en 1993, on a perdu 200 millions de dollars. Ce problème s'aggrave de jour en jour parce qu'on continue à emprunter. Comme disait M. Masse, la semaine dernière, on a emprunté, lui et moi, 200 millions de dollars sur le marché américain. Donc, on ne peut pas remettre à plus tard l'étude de ce problème-là.

M. Fillion: Évidemment, vous avez dû emprunter 200 millions de dollars! Vous avez dû emprunter cette somme parce que vous semblez attribuer le problème surtout à la main-d'oeuvre. En effet, vous dites que la récupération de ces sommes va se faire au niveau de la main-d'oeuvre.

• 1035

J'ai de la difficulté à comprendre que vous n'avez pas vu venir le coup de cette main-d'oeuvre lorsque vous avez négocié vos conventions collectives. Dans les trois prochaines années, vous serez obligés de réduire votre effectif de 11 000 emplois, en plus de racheter certains des droits de ces employés-là. Ce sont des sommes considérables. Il me semble que vous auriez pu voir venir ce coup-là lorsque vous avez négocié avec vos employés. J'ai l'impression que vous faites porter aux employés la responsabilité de cette fusion et du chômage qu'on va créer.

M. Tellier: Je ne crois pas qu'il soit utile de passer un jugement sur la qualité des négociations qui ont eu lieu dans le passé. Les chefs syndicaux ont peut-être eu le dernier mot. D'ailleurs, il y a un chef syndical ici, à Ottawa, qui considère que, dans le passé, les syndicats ont toujours eu le haut du pavé dans les négociations avec le Canadien National. C'est exactement ce qu'on essaie de changer en ce moment.

M. Fillion: Êtes-vous prêts à vendre aux employés les courtes distances? Avez-vous un plan pour faciliter l'achat, par ces gens, de courtes distances pour qu'ils puissent les exploiter, ou bien si vous voulez les leur vendre à prix fort pour abaisser votre déficit ou votre dette?

M. Tellier: Monsieur Fillion, vous savez peut-être que j'ai rencontré 375 de nos employés à Charny, un peu avant Noël. Les employés nous ont demandé: Seriez-vous prêts à nous vendre et, si oui, seriez-vous prêts à nous aider à structurer une proposition? J'ai répondu oui aux deux questions. Depuis, une maison d'experts-conseils a été engagée pour voir dans quelle mesure un chemin de fer régional, qui serait en dehors de la ligne principale du CN au Québec, pourrait être viable. Le travail est en cours. Autant que je sache, les représentants des employés sont satisfaits des démarches qui se font.

M. Fillion: Avez-vous discuté de cette proposition-là avec le CP? Le CP partage-t-il votre opinion quant à la vente de certaines de ces courtes distances à ces employés? Faites-vous cette étude seuls ou conjointement?

[Translation]

Don't you think that, as we speak, studies are not yet complete and a moratorium should be imposed on this merger?

Mr. Tellier: Mr. Chairman, no. First, I did not say that there were no other alternatives. However, like the Canadian Pacific, we think that this is the best option for the moment.

Now really Mr. Fillion, we must remember that in the east, we have lost 200 million dollars in 1993, and the problem gets worse everyday because we keep on borrowing. As Mr. Masse said, last week, he and I raised \$200 million on the American market. So, we are dealing with a problem that must be addressed immediately.

Mr. Fillion: Of course you had to borrow \$200 million! You had to borrow that amount because you seem to think that labour costs are mostly responsible for the situation. Essentially you're saying that you will get this money back through downsizing.

I find it difficult to understand that you had not anticipated the situation when you negotiated collective agreements. Within the next three years, you will have to cut 11,000 jobs as well as buy back some of the rights of these employees. We're talking about a huge amount of money. It seems to me that you should have anticipated that when you negotiated with your employees. I feel that you are making your employees responsible for this merger and the ensuing unemployment.

Mr. Tellier: I don't think that it serves any purpose to pass judgement on the quality of negotiations that took place in the past. Union leaders may have had the last word. As a matter of fact, there is a union leader in Ottawa who thinks that, in the past, the unions have always won in their negotiations with Canadian National. That is precisely what we are trying to change now.

Mr. Fillion: Would you be ready to sell shortlines to employees? Do you have a plan to help them buy them so they can operate them, or do you want to sell them for a high price in order to reduce your deficit or your debt?

Mr. Tellier: Mr. Fillion, you may know that I met 375 of our employees in Charny, shortly before Christmas. This is what they asked us: would you be willing to sell and, if so, would you be willing to help us structure a proposal? My answer was yes to both questions. Since then, a consulting firm was hired to determine the viability of a regional railway outside of the main CN line in Québec. As far as I know, the employee representatives are satisfied with the negotiations.

Mr. Fillion: Have you discussed this proposal with CP? Does CP also agree to the sale of some of these shortlines to these employees? Are you conducting the study on your own or jointly?

[Texte]

Mr. Tellier: C'est une étude que nous faisons seuls, monsieur Fillion. Supposons, par exemple, que la fusion se concrétise en 1996. D'ici là, les deux compagnies vont faire tout en leur pouvoir pour mettre en oeuvre leur plan d'affaires. Dans l'actuel plan d'affaires du Canadien National, on a pour politique d'essayer d'augmenter le service des chemins de fer régionaux.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Tellier, I thank you for coming here this morning as well.

I just want to establish something you mentioned earlier. I will phrase my question very simply. If CN were to go down the tube tomorrow, can you tell me unequivocally that the Government of Canada would not be on the hook for one cent of your current debt of \$2.3 billion?

Mr. Tellier: Legally this is correct, Mr. Chairman. If you look at the prospectus and at the financial literature that accompanies our borrowings, there is no guarantee by the Government of Canada.

But I think your point is a very important one. May I just comment on this question of Canadian National going bankrupt?

Mr. Fontana: It won't happen.

Mr. Harris: No, I realize it won't happen.

Mr. Tellier: Obviously Canadian National as such cannot go bankrupt.

Mr. Harris: I know that.

Mr. Tellier: Let me tell you basically what would happen. As I said earlier, this year we are using borrowed money and part of our cashflow to improve our property by \$544 million. For instance, a month ago, we bought 30 new locomotives. If revenues continue to go down and if we lose a larger share of the traffic to trucks or to U.S. railroads, for instance, we'll invest less. As a result the quality of the track, the quality of the communications and signals, the quality of the information systems and so on, all of this is going to go down.

It is a vicious circle. The customers are going to complain that the service is very bad and what have you, so we are going to be forced to lay off more people. There's the vicious circle. We will see today's workforce of 29,000 employees go down to 25,000, then down further to 20,000 and on and on.

So bankruptcy, the end of the road for a company like CN, is a vicious circle where trains get derailed, the safety record worsens, our locomotive fleet that is currently 22 years old ages further and so on. That's what bankruptcy would mean.

Mr. Harris: I understand that. I just want to put it in simple terms.

Mr. Tellier: It is a disastrous scenario.

Mr. Harris: I recall the conversation we've had with CP, and now today you've mentioned the trucking industry as the bad guys as far as your revenue loss is concerned. Aren't you, the rail lines and the trucking industry, dealing in two different areas of commodity movement?

[Traduction]

Mr. Tellier: We are doing it on our own, Mr. Fillion. Let us suppose, for example, that the merger takes place in 1996. In the meantime, both companies will do their very best to implement their business plan. In our current business plan, our policy is to try to increase regional railway services.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur Tellier, je vous remercie également d'être venu ce matin.

Je voudrais simplement préciser quelque chose que vous avez mentionné tout à l'heure. Je vais vous présenter ma question très simplement. Si le CN faisait faillite demain, pouvez-vous me garantir que le gouvernement du Canada n'aurait pas un sou à payer de votre dette actuelle de 2,3 milliards de dollars?

M. Tellier: Sur le plan légal, c'est exact monsieur le président. Si vous consultez le prospectus et les documents financiers qui accompagnent nos emprunts, vous verrez qu'il n'y figure aucune garantie du gouvernement du Canada.

Je crois cependant que votre question est très importante. Puis-je faire quelques observations sur la question d'une faillite du Canadien National?

M. Fontana: Elle ne se produira jamais.

M. Harris: Non, je sais bien que non.

M. Tellier: Manifestement, le Canadien National en tant que tel ne peut pas faire faillite.

M. Harris: Je le sais.

M. Tellier: Permettez-moi de vous dire en gros ce qui se produirait. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous utilisons cette année de l'argent emprunté et une partie de nos liquidités pour consacrer 544 millions de dollars à l'amélioration de nos biens. Par exemple, il y a un mois, nous avons acheté 30 locomotives. Si les recettes continuent à diminuer et si nous perdons une part plus importante du trafic au profit des camions ou des chemins de fer américains, par exemple, nous investirons moins. La qualité des voies, celle des communications et des signaux, des systèmes d'information, etc., tout cela va baisser.

• 1040

C'est un cercle vicieux. Les clients vont se plaindre en disant que le service est très mauvais, si bien que nous allons être contraints de licencier d'autres employés. C'est cela le cercle vicieux. Nos effectifs, qui sont aujourd'hui de 29 000, tomberont à 25 000, puis à 20 000 et ainsi de suite.

Donc, la faillite, le bout du chemin pour une compagnie telle que le CN est un cercle vicieux dans lequel les trains déraillent, les problèmes de sécurité augmentent, notre parc de locomotives qui a actuellement 22 ans continue à vieillir, etc. Voilà ce que signifierait une faillite.

M. Harris: Je comprends. Je voulais simplement simplifier.

M. Tellier: C'est un scénario catastrophique.

M. Harris: Je me souviens de la conversation que nous avons eue avec le CP et voici qu'aujourd'hui, vous accusez l'industrie du camionnage d'être la grande responsable de la baisse de vos recettes. Les compagnies de chemins de fer et l'industrie du camionnage ne travaillent-elles pas dans deux domaines différents du transport des denrées.

[Text]

Mr. Tellier: In your part of the country, yes.

Mr. Harris: How about in the east? Isn't the real problem in the east that the customer demands faster service, more improved service that the trucking lines can provide but the rail lines can't? Isn't that the big problem? That's why the market is moving to less than carload or commodity movement. They are moving to the trucking industry because they can get it, for example, from Ottawa to Toronto overnight and the rail line simply can't provide this kind of service.

Perhaps a merger is in the future, but do you have any plans to get any of this business back from the trucking industry, or do you see your profitability increasing solely from operational savings, such as reductions in manpower, capital expenditure and, of course, maintenance? Isn't that the big area that would improve profitability? Is there any possibility of increased business and increased revenue as a result of this merger, or are we strictly looking at operational cost savings?

Mr. Tellier: No, we are very much looking at increased business. In response to your point about the relationship between rail and trucking, we are moving more away from an adversarial position. Over the last twelve months we have signed a great many strategic alliances with trucking firms, both in the east and west and in the United States. More and more trucking firms are coming to the conclusion that beyond six or seven hundred miles, pulling a trailer or container on our cars is the way to go. It is better for them and good business for us.

The merger would therefore enable us to produce the revenues required to keep upgrading the quality of service, to provide the quality of service you're describing.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Before you start my five minutes, Mr. Chairman, can we go back to your original question about—

The Chairman: No, it will have to be part of your five minutes.

Mr. Comuzzi: Then I won't go back to it.

The Chairman: I guess it wasn't that important.

Mr. Comuzzi: It was very important.

Mr. Tellier and gentlemen, good morning. I would just like to raise some housekeeping items. Mr. Tellier, would you undertake to provide the committee with the amount that CN charges to VIA Rail for the use of the track and other services you provide?

Mr. Tellier: Yes. VIA Rail is a good customer of ours, and last year they gave us \$52 million in revenues.

Mr. Comuzzi: Could you break that down—not right now, but could you undertake to do that?

[Translation]

M. Tellier: Dans votre région, oui.

M. Harris: Et dans l'est? Le problème véritable n'est-il pas le fait que le client exige un service plus rapide et de meilleure qualité que les camionneurs peuvent lui offrir mais non les compagnies de chemins de fer? N'est-ce pas là le grand problème? C'est la raison pour laquelle le marché délaisse les chemins de fer au profit de l'industrie du camionnage car celle-ci peut transporter des marchandises d'Ottawa à Toronto du jour au lendemain alors que le chemin de fer en est incapable.

Une fusion se fera peut-être un jour, mais avez-vous des plans pour essayer de reprendre une partie du marché que vous avez perdu au profit des camionneurs, ou considérez-vous que votre rentabilité augmentera seulement grâce à des économies opérationnelles telles que des réductions de main-d'oeuvre, de dépenses en capital, et, naturellement, d'entretien? N'est-ce pas là le domaine général qui permettrait d'améliorer votre rentabilité? Cette fusion permettra-t-elle d'accroître le trafic ferroviaire et les recettes, ou s'agit-il seulement d'économies sur les coûts de fonctionnement?

M. Tellier: Non, nous tenons absolument à augmenter nos activités. Quant à votre question au sujet du rapport entre le rail et le camionnage, je tiens à préciser que nous nous écartons de plus en plus d'une situation conflictuelle. Depuis un an nous avons signé un grand nombre d'alliances stratégiques avec des compagnies de camionnage, tant dans l'est que dans l'ouest et aux États-Unis. Ces compagnies en nombre croissant concluent que lorsque la distance dépasse 600 ou 700 milles, la meilleure méthode consiste à embarquer une remorque ou un conteneur sur nos wagons. C'est préférable pour elles et c'est rentable pour nous.

La fusion nous permettrait donc de générer les recettes requises pour continuer à améliorer la qualité du service, à fournir la qualité de service que vous décrivez.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Avant que vous m'accordiez mes cinq minutes, monsieur le président, pouvons-nous revenir à votre question originale au sujet. . .

Le président: Non, il faudra que vous le fassiez pendant les cinq minutes dont vous disposerez.

M. Comuzzi: Eh bien alors, je n'y reviendrai pas.

Le président: Je suppose que ce n'était pas tellement important.

M. Comuzzi: C'était très important.

Monsieur Tellier, messieurs, bonjour. Je voudrais évoquer quelques détails pratiques. Monsieur Tellier, vous engagez-vous à fournir au comité le montant que le CN fait payer à Via Rail pour utiliser ses voies et d'autres services?

M. Tellier: Oui, Via Rail est un bon client pour nous; l'an dernier cette compagnie nous a procuré des recettes de 52 millions de dollars.

M. Comuzzi: Pourriez-vous décomposer ce montant—pas immédiatement, mais pourriez-vous nous promettre de le faire plus tard?

[Texte]

I know you don't like to hear this, but I think one of the dark stages of CN's history is their disposal of their truck fleet by Durell Canada Incorporated. As you know, Mr. Tellier, they bought it from you folks and operated it for 16 or 18 months, then declared bankruptcy for in excess of \$100 million. There are still over 2,000 former CN employees who have been left in the wilderness for the last four or five years without all the benefits.

[Traduction]

Je sais que cela ne va pas vous plaire, mais je crois qu'un des moments les plus sombres de l'histoire du CN a été la vente de son parc de camions par *Durell Canada Incorporated*. Comme vous le savez, monsieur Tellier, cette société vous l'a acheté et elle l'a exploité pendant 16 ou 18 mois, après quoi elle a déclaré faillite pour un montant supérieur à 100 millions de dollars. Il y a encore plus de 2 000 anciens employés du CN qui, depuis quatre ou cinq ans se retrouvent sans rien.

• 1045

I know you'd like to close off that area in your corporate history, but it's not going to go away. I think most of the committee members agree, along with some of our colleagues, that we have to reopen CN Route and the way we treated those employees, particularly in some of the not-so-affluent areas in this country. I would like your undertaking to supply the committee with those people who were involved, so that we could pursue the matter of the reopening of CN Route, please.

Mr. Tellier: Mr. Chairman, could I ask Mr. Masse, who was in CN then and I wasn't, to answer?

Mr. Comuzzi: I know you weren't. I don't want to take up a lot of my question time, Mr. Chairman, because I have two more housekeeping items. We're going to use another meeting to address the CN Route issue.

Mr. Masse: Does this mean you don't want to address the question now?

Mr. Comuzzi: I'd just like your undertaking that you will come back exclusively to do so.

Mr. Masse: We are at the disposal of the committee eventually.

Mr. Comuzzi: Then what I also want to do, Mr. Chairman, with your permission—and we haven't the time to go through this huge loss in the labour negotiations in which CN has been involved over the years and the costs involved in keeping people who are not working—is to recommend that we spend some of our time going into the severance of 10,000 people from CN. In the work of the committee, I am sure we would like to get involved with the nuts and bolts of how we're getting ourselves in that position and how the heck we're going to get ourselves out of it if these rail lines are going to succeed.

The Chairman: Well, on a procedural point, why don't we deal with that issue in camera as a body—

Mr. Comuzzi: Sure, as long as it doesn't leave the process and we come back to it as a committee.

The Chairman: Yes, we'll discuss that as a procedural item.

Mr. Comuzzi: Those are the housekeeping items I wanted out of the way.

Now, Mr. Tellier, assuming there may be a rationalization, as I perceive the eastern section of the country that will be involved in rail services, we will be moving containerization from the east coast and one other product. What's our source of revenue that we'll find in the eastern part of this country?

Je sais que vous voudriez clore cette épisode de l'histoire de votre société, mais c'est impossible. Je pense que la plupart des membres du comité ainsi que certains de mes collègues seront d'accord pour dire qu'il faut que nous ouvrons à nouveau la CN Route et que nous examinions à nouveau la manière dont nous avons traité ces employés, en particulier dans certaines des régions peu affluentes de notre pays. Je vous demande donc de fournir au comité le nom des personnes en cause, de manière à ce que nous puissions poursuivre la question de la réouverture de la CN Route.

M. Tellier: Monsieur le président, puis-je demander à M. Masse, qui était alors au CN alors que je n'y étais pas encore, de répondre?

M. Comuzzi: Je sais que vous n'y étiez pas. Je ne veux pas utiliser une trop grande partie du temps dont je dispose car j'ai encore deux autres questions d'ordre courant à poser. Nous examinerons la question de la CN Route à l'occasion d'une autre réunion.

M. Masse: Cela signifie-t-il que vous ne voulez pas en parler maintenant?

M. Comuzzi: Je voudrais simplement que vous me garantissiez que vous reviendrez exclusivement pour cela.

M. Masse: Nous sommes toujours à la disposition du comité.

M. Comuzzi: Alors, ce que je voudrais faire, monsieur le président, avec votre permission—et nous n'avons pas encore eu le temps de parler des pertes énormes par lesquelles les négociations entre le CN et les syndicats se sont soldées au fil des ans ainsi les sommes que coûte la rémunération du personnel qui ne travaille pas—est de recommander de consacrer une partie de notre temps à l'examen du licenciement de 10 000 personnes par le CN. Je suis certain que le comité souhaiterait examiner en détail les raisons pour lesquelles nous nous trouvons dans cette situation et la manière dont nous allons nous en sortir si ces lignes réussissent.

Le président: Du point de vue de la procédure, pourquoi n'examinerions-nous pas cette question à huis clos. . .

M. Comuzzi: Certainement, tant que cela respecte le processus que nous y revenions au comité.

Le président: Oui, nous traiterons cela comme un point de procédure à discuter.

M. Comuzzi: Voilà les points d'intérêt courant que je voulais régler.

Maintenant, monsieur Tellier, s'il y a une rationalisation des services ferroviaires dans la partie est du pays, si j'ai bien compris, nous assurerons le transport de conteneurs et d'un autre produit à partir de la côte est. Quelle est notre principale source de recettes dans l'est du pays?

[Text]

Mr. Sabia: A lot of it will be by inter-modal containers because that is a significant portion of our business now, and automotive traffic is a very significant portion of that, involving the movement of finished cars and auto parts. That would be a significant component of NewCo's revenue base; similarly, pulp and paper; P and C, or petroleum and chemicals; aluminum; ores, mines and minerals, i.e., all of the basic products that are being developed and manufactured in eastern Canada now. But of that range, I would say that when NewCo is fully developed that automotive and inter-modal traffic will be very major constituents of its traffic base.

Mr. Comuzzi: Would that be exclusively for the Canadian market? Or would we take advantage of the movement of auto parts and automobiles?

Mr. Sabia: With auto parts the traffic is very much involved with Canada-U.S. trade.

Mr. Comuzzi: Where would the source of those products be?

Mr. Sabia: Do you mean on the automotive side?

Mr. Comuzzi: Yes. In Ontario, and moving where?

Mr. Sabia: In Ontario and moving southwest into the U.S. and vice versa in the U.S., moving up through the Detroit tunnel into the Canadian auto plants.

Mr. Comuzzi: Let's just put aside the north-south business and concentrate on the provinces and the amount of business that would be generated from Halifax-Saint John, both ways, with respect to the rationalized new rail line.

I understand there's a substantial amount of business having its genesis in the automobile business, but that's north-south related. I'm really concerned about the flow of goods east in Canada, having its genesis in Canada and perhaps its exit into the U.S. market.

• 1050

Mr. Sabia: Mr. Comuzzi, I'm not sure I'm following your question. If you're asking—

Mr. Comuzzi: Let me be more specific. What are we going to do in Canada, in the eastern provinces? I'm thinking primarily of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island, and Quebec. What are we going to do, and what products will we move besides containers that come into the eastern port?

Mr. Sabia: Well, for instance, taking the province of Quebec, we'll move very significant volumes of pulp and paper that will move to a variety of destinations, both in other points in Canada and in points in the United States. We'll move a significant volume of minerals and mineral products that are developed in Ontario, Quebec or New Brunswick to foundries and plants in Ontario, Quebec, and south of the border into the U.S. It will be a full range, the full gamut of—kind of a cross-section—of what's produced in the eastern Canadian economy.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): I want to go back and briefly talk about the merger. It seems to me that in Canada there was a time when both CN and CP made money—lots of money at one time likely. Then it seems they made a lesser

[Translation]

M. Sabia: Une bonne partie du transport se fera par conteneurs inter-modaux qui constitue donc une portion importante de notre trafic, en particulier le transport d'automobiles et de pièces d'automobiles. Tout cela constituerait un élément important des recettes de NewCo; avec aussi, bien sûr, la pâte à papier et le papier, le pétrole et les produits chimiques, l'aluminium; les minerais et les minéraux, autrement dit, tous les produits de base produits et fabriqués dans l'est du Canada en ce moment. Mais je dirais que lorsque NewCo fonctionnera à plein régime, ce seront le transport des automobiles et le trafic inter-modal qui constitueront des éléments très importants de ses activités.

M. Comuzzi: Exclusivement pour le marché canadien? Ou profiterons-nous du transport des pièces d'automobiles et des automobiles?

M. Sabia: Dans le cas des pièces d'automobiles, le commerce entre le Canada et les États-Unis joue un rôle très important.

M. Comuzzi: Quelle serait la source de ces produits?

M. Sabia: Vous voulez parler des automobiles?

M. Comuzzi: Oui. En Ontario, quelle serait leur destination?

M. Sabia: En Ontario et vers le sud-ouest, à destination des États-Unis, et vice versa aux États-Unis, le trafic passe par le tunnel de Détroit à destination des usines canadiennes de construction automobile.

M. Comuzzi: Laissons de côté les activités nord-sud et concentrons-nous sur les provinces et sur l'importance du trafic que la nouvelle ligne rationalisée permettrait de générer à partir de Halifax-Saint-Jean, dans les deux sens.

Je comprends que les automobiles et les pièces d'automobiles représentent une part importante du trafic, mais en direction nord-sud. Ce qui m'intéresse c'est le mouvement de marchandises vers l'est du Canada, provenant du Canada et destinées peut-être au marché américain.

M. Sabia: Monsieur Comuzzi, je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question. Si vous demandez. . .

M. Comuzzi: Je vais être plus précis. Qu'allons-nous faire au Canada, dans les provinces de l'est? Je pense avant tout à la Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard. Qu'allons-nous faire, quels produits vont être transportés outre les conteneurs arrivant dans les ports de l'est?

M. Sabia: Si l'on prend le Québec, par exemple, nous allons transporter de gros volumes de pâte et de papier vers diverses destinations, situées tant au Canada qu'aux États-Unis. Nous allons transporter quantité de minerais et de produits miniers venant de l'Ontario, du Québec ou du Nouveau-Brunswick vers des fonderies et des usines situées en Ontario, au Québec et au sud de la frontière américaine. Ce sera tout l'éventail—un échantillon représentatif—de tout ce que produit l'économie de l'est du Canada.

M. Jordan (Leeds—Grenville): J'aimerais reparler brièvement de la fusion. Il fut un temps au Canada, me semble-t-il ou CN et CP gagnaient tous deux de l'argent—même beaucoup d'argent à un moment donné. Puis il semble que les

[Texte]

amount of money for a number of years. Now it seems that neither one of them is making money, which would suggest to me that the needs of Canadians changed. What was appealing about railroads at one time no longer appeals to a lot of Canadians. They have found an alternative.

I think you're addressing this partly by considering that there are certain things that railroads can still do effectively in eastern Canada and hopefully survive. But don't you think it's just a matter of time until your competition, which is the trucking industry, is going to be at you in the west for what you think...? Now you have a way of making some money out there because there are long hauls of bulk materials. You mentioned potash, gold, and so on and so forth.

If I were in competition with you, I would find out ways of competing there too. Don't you think, therefore, that the merger shouldn't be limited to just eastern Canada? Shouldn't you consider a merger where you would have one transcontinental railway that may be able to meet the competition? Otherwise, I think you're just delaying the inevitable by thinking you're going to retain what now looks as if you have...not a monopoly, but at least you're competitive in the west. But Canadians' tastes and needs change. What would make you think that's going to remain as it now is forever, and why wouldn't you move on with some serious discussion about a transcontinental merger?

It seems to me you mentioned—and it seems to keep coming up in the questions as well as in the answers—the place that labour comes into play here and the difficulties that might present whenever you decide to change directions. Have you taken labour into your confidence, or vice versa, to see if labour would not see the wisdom of at least engaging in a dialogue of a complete merger transcontinentally?

I know the argument would be, well, where would the competition come from? The competition is coming at you from the trucking industry. You've got your competition there. It doesn't have to come at you from another rival railway because there isn't enough business—I guess that's what I'm trying to say here—for a nation such as Canada, a far-flung nation sparsely populated, to maintain two railroads to meet the nation's needs today.

What I'm proposing, or asking I guess, Mr. Tellier, is why you wouldn't be pursuing this. Do you need a mandate from somebody to pursue serious discussions on a national merger of the two railroads to see if you can still maintain some degree of viability for a railway service in this large nation of ours?

• 1055

Mr. Sabia: Sir, I think you've raised a variety of very important questions. You are absolutely right as you started your comments.

Essentially what we're trying to do here is catch up to the things that have changed in the economy around us. A lot of other industries are doing exactly the kind of thing we're proposing to do now, and we face a very different marketplace, just as all our customers face different marketplaces. What we're trying to do, frankly, is play catch-up.

[Traduction]

profits aient été moindres pendant un certain nombre d'années. Aujourd'hui, il semble qu'aucune d'elles ne fassent de profits, ce qui m'amène à penser que les besoins des Canadiens ont changé. Ce qui faisait l'intérêt des chemins de fer à un moment donné semble ne plus attirer beaucoup de Canadiens. Ils ont trouvé d'autres moyens de transport.

Je pense que vous essayez de résoudre le problème partiellement en vous concentrant sur ce que vous pouvez faire de façon rentable dans l'est du Canada et tenter de survivre. Mais ne pensez-vous pas que ce n'est qu'une question de temps avant que vos concurrents, c'est-à-dire les camionneurs surtout, vont s'attaquer à vous dans l'ouest aussi...? Vous pouvez aujourd'hui faire des profits parce que vous avez le transport sur longue distance de marchandises en vrac. Vous avez mentionné la potasse, l'or etc.

Si j'étais votre concurrent, je trouverais les moyens de m'attaquer à vous dans ces domaines aussi. Ne pensez-vous pas, par conséquent, que la fusion ne devrait pas être limitée à l'est du Canada? Ne devriez-vous pas envisager une fusion complète, de façon à ne plus avoir qu'un seul chemin de fer transcontinental capable de résister à la concurrence? Autrement, vous ne ferez que retarder l'inévitable, du fait que vous espérez conserver ce qui apparaît aujourd'hui comme... pas tout à fait un monopole mais au moins un avantage. Mais les préférences et les besoins des Canadiens changent. Qu'est-ce qui vous fait penser que les choses vont rester inchangées et pourquoi ne pas envisager sérieusement une fusion transcontinentale?

Je crois que vous avez mentionné—et cela semble revenir dans les questions comme dans les réponses—que les syndicats ont un rôle à jouer et que si vous décidez de changer d'orientation, cela pourrait représenter des difficultés. Avez-vous pris langue, avec les syndicats, ou inversement, pour voir s'ils ne verraient pas l'intérêt d'ouvrir au moins un dialogue sur une fusion transcontinentale complète?

Je connais très bien l'argument que vous m'opposerez, vous me demanderez d'où viendra la concurrence? La concurrence viendra du camionnage. Voilà vos concurrents. Elle ne proviendra pas d'un chemin de fer rival car il n'y a pas suffisamment de trafic-marchandises—voilà où je veux en venir—dans un pays comme le Canada, aussi vaste et peu densément peuplé, pour faire vivre deux chemins de fer.

Je vous demande donc, monsieur Tellier, pourquoi vous n'envisagez pas cela. Avez-vous besoin d'un mandat de quelqu'un pour entamer des pourparlers sérieux sur une fusion nationale des deux compagnies ferroviaires, afin de préserver un certain degré de viabilité pour un service ferroviaire dans ce vaste pays qu'est le nôtre?

M. Sabia: Vous avez soulevé là, monsieur, toute une série de questions très importantes. Vos prémisses sont tout à fait justes.

Ce que nous essayons de faire, en gros, c'est de nous adapter aux changements survenus dans l'économie. Quantité d'autres secteurs font exactement la même chose que ce que nous proposons aujourd'hui, et nous sommes confrontés, tout comme nos clients, à un marché très différent. Ce que nous cherchons à faire, très franchement, c'est de rattraper le train en marche.

[Text]

Your perception about the thrust of what this thing is about is exactly right. We're playing catch-up to try to catch up to the 1990s, which we have not done very successfully.

Let me start in the east, and then I want to move to the west and pick up your comments about a national merger. In the east, I think the experience of Conrail is instructive in the United States. Conrail runs in the northeastern United States and it runs over an economic geography that is pretty similar to the kind of economic geography that NewCo would run over.

Once it was created, and all those bankrupt railroads were rolled into Conrail, it runs now a very profitable, secure, viable business and it serves its customers well. There is a need for that railroad in the northeast. Indeed, its customers were big players in the creation of Conrail because they needed rail service. That's the same kind of thing we foresee in the east with NewCo; we need to establish that kind of a facility to service customers.

The problem with the east, and I'm linking now to your points about the west, is there is just very great urgency. We are losing so much money in the east that unless we act, and act quickly, I think we will be in a situation where we are beyond an independent solution.

What do I mean by an independent solution? I think today if we were to act and be able to put this merger together, it could be put together without any federal subsidies. It could be made an independent, self-generating, viable entity. The longer we wait, the more we delay, the less the likelihood of that and the less the likelihood that NewCo could be created without significant federal funds. Our view is that significant federal funds at this stage are responsible for all the reasons which you know better than I.

Now, that then takes me to the west. If we were to contemplate a national merger at this stage, the logistics of putting together these two companies over thousands and thousands of miles, with all the shops and all the yards that are involved in both systems, is almost a mind-boggling, complex task. It's already at the frontier in terms of being mind-boggling, trying to do it in the east.

If we now try to do it across the country it's almost certain to impose a significant delay. If it does impose a significant delay, we're very worried we'll slip off the edge of NewCo's being able to just get above water. So our inclination is to try to move quickly to stem the losses in the east through a merger but without ruling out the possibility of needing to do something in the west, because those forces you described are there in the west. They are very much there. Japan, Australia—they're our competition in the west, and unless our coal producers and our potash producers are able to sell at competitive prices in those markets we're not going to be moving anything in the west.

There's no question we have to be very mindful of some of the downsides in our western business. Our judgment is that the timing issue is critical here. Move first in the east and then over time we may well have to look at the west and treat it very seriously.

The Chairman: What's your definition of quickly? You say you wanted to act quickly in the east?

[Translation]

Vous avez tout à fait saisi l'essentiel. Nous essayons de rattraper en marche le train des années 1990, car nous nous sommes laissés distancer.

Commençons par l'est, et je passerai ensuite à l'ouest, pour répondre à votre question sur une fusion nationale. Dans l'est, je pense que l'expérience de Conrail aux États-Unis est instructive. Conrail est présente dans le nord-est des États-Unis, région dont la géographie économique est très proche de celle qu'exploiterait NewCo.

Une fois que Conrail a été créée et a absorbé tout ces chemins de fer en faillite, elle est devenue une entreprise très profitable, stable et viable qui offre un bon service à sa clientèle. Le nord-est a besoin d'un chemin de fer. D'ailleurs, les expéditeurs ont largement contribué à la création de Conrail, car ils avaient besoin du service ferroviaire. Nous anticipons la même chose avec NewCo dans l'est; il faut établir ce genre de chemin de fer pour servir la clientèle.

Le problème dans l'est, et cela m'amène à ce que vous disiez au sujet de l'ouest, c'est l'urgence de trouver une solution. Nous perdons tellement d'argent dans l'est que, à moins d'agir rapidement, nous dépasserons bientôt le stade où nous pourrions trouver une solution indépendante.

Qu'est-ce que j'entends par solution indépendante? Je pense que si nous agissons rapidement pour réaliser cette fusion, nous pourrions y parvenir sans subvention fédérale. On pourrait en faire une entité indépendante, autosuffisante et viable. Plus nous attendrons, plus nous temporiserons, et plus la possibilité de créer NewCo sans important apport de fonds fédéral s'éloignera. Nous pensons qu'il serait irresponsable d'engager des crédits fédéraux importants à l'heure actuelle, pour toutes les raisons que vous connaissez mieux que moi.

Voyons maintenant la situation dans l'ouest. Si nous devons réaliser aujourd'hui une fusion nationale, la logistique de l'intégration de ces deux compagnies, sur des milliers et des milliers de milles, avec tous les ateliers et toutes les gares que comportent les deux réseaux, serait une tâche d'une complexité effrayante. Rien que la fusion dans l'est est à la limite du possible.

Si nous cherchions à le faire d'un seul coup dans tout le pays, cela imposerait un retard sensible important. Si nous attendons trop, nous craignons de laisser passer l'occasion de préserver quelque viabilité pour NewCo. Nous sommes donc enclins à faire vite pour endiguer les pertes dans l'est au moyen d'une fusion, mais sans exclure la possibilité d'en faire autant dans l'ouest ultérieurement, car les forces que vous avez décrites s'y exercent effectivement. Elles sont tout à fait présentes. Le Japon, l'Australie—voilà notre concurrence dans l'ouest, et à moins que nos producteurs de charbon et de potasse ne puissent se vendre à des prix compétitifs sur ces marchés, nous n'aurons plus rien à transporter dans l'ouest.

Nous devons avoir pleinement conscience de ces risques qui planent sur notre exploitation dans l'ouest. Mais à notre sens, il est essentiel de faire vite. Fusionnons d'abord dans l'est, puis nous pourrions réfléchir sérieusement à ce qu'il convient de faire dans l'ouest.

Le président: Comment définissez-vous vite? Vous disiez que vous vouliez agir vite dans l'est?

[Texte]

Mr. Tellier: We are hopeful—

The Chairman: The same as CP's, June?

Mr. Tellier: For an agreement in principle, within a couple of months, and then it could be for the government to decide what process will be followed to implement that transaction.

The Chairman: Thank you, Mr. Tellier.

We have, colleagues, a room situation, so we have asked our witness to appear before us for an hour and a half. He's done so already.

I'm going to invite two more questions, one from both opposition parties, then we'll go into an in camera meeting for some discussions that have to be made.

Gentlemen, are you prepared to stay an extra five minutes?

Mr. Tellier: Sure.

The Chairman: Then I'll invite questions from all three sides.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, is it possible to ask my colleague from Lévis to take this time?

The Chairman: To take your time slot? Is there any problem with that, committee members? No problem.

Go ahead, sir.

M. Dubé (Lévis): Serait-il possible que nous recevions une liste ventilée par région des investissements qui font encore partie du service de la dette? Je parle des investissements effectués dans les années passées, mais qui font encore l'objet de remboursements par le CN. Pouvez-vous nous faire parvenir une telle liste?

• 1100

M. Masse: On peut vous donner un historique des cinq dernières années quant aux montants des investissements qui ont été faits par région, incluant le Québec. Il nous est cependant impossible de dire que telle partie de la dette est attribuable à tel investissement. On ne fait pas nos emprunts sur cette base-là.

Nous empruntons pour les besoins généraux de la corporation, incluant le financement des investissements en capitaux. Cela comprend aussi la dépréciation comme source de fonds pour financer ce qu'on doit faire.

M. Dubé: Par exemple, serait-il possible de connaître le coût des doubles voies dans l'Ouest? Je crois que cela remonte à plus de cinq ans.

M. Masse: Tout à fait. On peut vous donner cela.

M. Dubé: On dit qu'il y a un déficit plus grand dans l'Est. L'Est inclut les provinces centrales, c'est-à-dire le Québec et une partie de l'Ontario. On sait que dans les provinces Maritimes et dans les provinces de l'Ouest, les compagnies bénéficient de subventions au transport. Par exemple, le transport du grain a bénéficié de subventions. Compte tenu de cela, est-ce qu'on peut atténuer l'importance du déficit de la région de l'Est?

[Traduction]

M. Tellier: Nous espérons. . .

Le président: Vous visez la même échéance que CP, le mois de juin?

M. Tellier: Pour un accord de principe, quelques mois, il appartiendrait ensuite au gouvernement de décider quel processus suivre pour concrétiser la transaction.

Le président: Je vous remercie, monsieur Tellier.

Chers collègues, nous avons un problème de salle et c'est pourquoi nous avons demandé à notre témoin de comparaître pendant une heure et demie. Ce temps est écoulé.

Je vais autoriser encore deux questions, dont une des partis d'opposition, nous siégerons ensuite à huis clos pour prendre certaines décisions nécessaires.

Messieurs, êtes-vous disposés à rester cinq minutes de plus?

M. Tellier: Certainement.

Le président: Dans ce cas, je permettrais aux trois partis de poser une question.

Mr. Guimond.

M. Guimond: Monsieur le président, puis-je céder mon tour à mon collègue de Lévis?

Le président: Lui donnez votre temps de parole? Quelqu'un y voit-il un inconvénient? Pas de problème.

Allez-y, monsieur.

Mr. Dubé (Lévis): Would it be possible to provide us a breakdown by region of those capital expenditures on which there are still loans outstanding? I mean those capital investments made in the past that have not yet been fully repaid by CN. Could you provide such a list?

Mr. Masse: We can provide you with a record of capital expenditures made during the past 5 years, with a breakdown by region, including Quebec. However, it is impossible to determine what part of the debt is due to which capital investment. We don't borrow on that basis.

We borrow to meet the needs of the corporation generally, including financing of capital investments. This also includes depreciation as a source of funds to finance our operations.

Mr. Dubé: Could you possibly tell us, for instance, the cost of double-tracking in the West? I believe that goes back more than 5 years.

Mr. Masse: Certainly. We can get that for you.

Mr. Dubé: We are told that the deficit is higher in the East. The East includes the Central provinces, i.e. Quebec and a part of Ontario. We know that companies in the Maritimes and in the Western provinces receive transport subsidies. Grain transportation has been subsidized, for instance. Could that have a mitigating effect on the deficit in the Eastern region?

[Text]

M. Tellier: Non, pas vraiment, parce qu'indépendamment des subventions qui sont payées pour le transport des marchandises dans l'Est ou dans l'Ouest, au chapitre des revenus du Canadien National, cela revient au même.

Essentiellement, le problème du Canadien National dans l'Est—l'Est est décrit d'une façon non orthodoxe, à savoir de Winnipeg à Halifax—, c'est qu'il y a trop de voies ferrées. Il y a deux compagnies et trop de voies ferrées pour le trafic qui y circule. Donc, il faut essayer d'augmenter la densité du réseau pour le rendre plus rentable.

M. Dubé: Mais globalement, on peut en tenir compte.

Dans le débat qui va avoir lieu, il faudra aussi tenir compte du transfert des marchandises au réseau routier. Il faut tenir compte du bris des routes ou des autoroutes. Je sais que cela ne fait pas partie des finances du CN, mais je pense que les gens à la Chambre des communes devraient être conscients de cela.

On sait que le gouvernement a mis sur pied un programme d'infrastructures à un coût important. Il faudra être conscient de ces choses.

M. Tellier: C'est sûrement un facteur à prendre en considération.

M. Guimond: Monsieur Tellier, savez-vous si des cadres du CN, au moment où ils étaient encore à l'emploi du CN, ont mis sur pied des compagnies de camionnage qui, dans une certaine mesure, vous ont volé des clients? Je parle des années quatre-vingt. Est-ce que certains de vos cadres ont déjà eu des compagnies de camionnage?

M. Masse: Pas que je sache.

M. Guimond: Pas que vous sachiez. Dans le cas de la vente de la subdivision de Murray Bay, il s'agissait avant tout d'exploitants de l'industrie du camionnage. Le danger, comme mon collègue le mentionnait tout à l'heure, est qu'en réalité, on achète la ligne, on la ferme et on fasse effectuer tout ce transport—là par camion. Vous savez que ce sont des camionneurs de Baie-Comeau qui ont déposé une offre d'achat pour la subdivision de Murray Bay. Étiez-vous au courant de cela?

M. Tellier: La subdivision de Murray Bay, qui va de Québec à Clermont, comme vous le savez, est exploitée par un consortium. L'exploitant est un individu qui possède déjà un chemin de fer d'intérêt local en Alberta. Il y a des intérêts de Montréal, des intérêts de Québec, des intérêts de Baie-Comeau et ainsi de suite. Je ne pense pas qu'on puisse dire que ce sont des camionneurs qui ont acheté ce tronçon—là.

D'autre part, nous considérons que nous l'avons vendu à un prix raisonnable. Si leur intention était de l'acheter pour ensuite le fermer, c'était un curieux investissement de leur part, car on ne leur a sûrement pas donné cette subdivision.

Nous pensons que cela va permettre à la population locale et aux expéditeurs d'avoir un meilleur service, tout probablement à un coût moindre. Ensuite, ce trafic va aboutir sur nos voies à partir de Québec et on va continuer à en profiter.

Nous pensons que cela sert bien la population locale, de même que le Canadien National.

[Translation]

Mr. Tellier: No, not really, because subsidies paid to transport freight in the East or the West have no effect on Canadian National's revenues.

Basically, Canadian National's problem in the East—we define the East in an unorthodox way, as we consider that it covers the area from Winnipeg to Halifax—is that there is too much trackage. There are two railway companies and too much trackage for the volume of traffic. Hence, we have to increase the density of the network to make it more profitable.

Mr. Dubé: But, generally speaking, you can take those into account.

In the coming debate, we are also going to have to consider the transfer of freight transport to our roads. We have to take the wear and tear on our roads and highways into account. I know that that is not factored into CN finances, but I think that the members of the House of Commons should be aware of that.

We know that the government has put in place a costly infrastructure program. We have to be aware of that kind of thing.

Mr. Tellier: That is certainly a factor that must be taken into consideration.

Mr. Guimond: Mr. Tellier, do you know whether CN executives, while they were still being employed by CN, set up trucking companies that stole clients from you, to a certain extent? This would have been in the 80s. Have any of your executives ever owned trucking companies?

Mr. Masse: Not to my knowledge.

Mr. Guimond: Not to your knowledge. Trucking companies had a lot to do with what happened to the Murray Bay subdivision. The danger, as my colleague mentioned earlier, is that lines can be purchased, shut down and everything that used to be transported by rail is then shipped by trucks. You know that it was Baie-Comeau truckers who made an offer to purchase the Murray Bay subdivision. Were you aware of that?

Mr. Tellier: The Murray Bay subdivision, which goes from Quebec to Clermont, as you know, is operated by a consortium. The operator is an individual who already owns a local railway in Alberta. Other members of the consortium come from Montreal, Quebec, Baie-Comeau, etc. I don't think it can really be said that trucking company owners purchased that subdivision.

Further more, we consider that we sold it at a reasonable price. If their intention was to buy it to shut it down subsequently, they certainly made a peculiar investment, because we did not give them that subdivision.

We think that this will allow local residents and shippers to have better service, probably at a lower cost. This traffic will then use our tracks when it reaches Quebec and we will continue to benefit from it.

We think that this is good for the local population and for Canadian National.

[Texte]

M. Guimond: Quel a été le montant de la transaction?

• 1105

Mr. Harris: In the meeting with CP and the meeting here, I guess I finally heard the magic phrase a few minutes ago, and that was "federal funding". I guess I was waiting for it.

Mr. Fontana: Well, you're getting it now.

The Chairman: Order, please.

Mr. Harris: My question is, as CP is a private company and CN operates autonomously as well, why would you be seeking federal funding to put this merger together, as opposed to going to the open market and borrowing the money yourselves?

Mr. Tellier: On the contrary, there may have been some confusion. We will not be seeking federal funding.

First of all, I don't have to say to anybody in this room that there has been over the years a great deal of rivalry between these two companies. Today these two companies think that an innovative, creative approach is required and they should try to put their act together, and what have you.

What we are saying is that we can do this today without any kind of financial funding. Therefore this transaction could be put together—I repeat this—without any draw on the federal treasury in any way, shape, or form.

But if it was delayed and delayed and delayed, five years from now the situation could be such that then some kind of bail-out approach would be required. That is what Mr. Sabia was saying.

Mr. Harris: Okay. So at the present time, if you are able to get the appropriate approvals from the government, there would be no funding, no subsidies?

Mr. Sabia: No federal subsidies.

Mr. Harris: Okay.

Mr. Tellier: No federal money. Obviously, like any company we would argue for a better tax break, but there is nothing else new there.

Mr. Harris: Sure.

Mrs. Terrana (Vancouver East): I think I still have a problem with the merger, coming from the west. What I'm always concerned about is that we always seem to cure and never to prevent.

I have the same question of Mr. Scott. I also heard and understand that it is very urgent that you conclude this deal, and I understand that very well. But how far in the future are you going to look at the merger in the west?

He said that maybe at one point they may have to, and that doesn't satisfy me. I think it is not good enough. I think we should really be preventive in this case, and as soon as this deal is concluded in the east, maybe some attention should be put to the west to make sure we are not caught in this bind once again.

[Traduction]

Mr. Guimond: What was the amount of the transaction?

M. Harris: J'ai assisté à la réunion avec le CP et je suis présent à celle-ci, et je viens finalement d'entendre les mots magiques il y a quelques minutes; ces mots sont «financement fédéral». Je les attendais.

M. Fontana: Eh bien, vous les avez entendus.

Le président: Un peu d'ordre, s'il vous plaît.

M. Harris: Voici ma question: comme le CP est une compagnie privée et que le CN est aussi exploitée comme une compagnie indépendante, pourquoi cherchiez-vous à faire financer cette fusion par le gouvernement fédéral, plutôt que d'essayer d'emprunter vous-mêmes l'argent sur les marchés financiers?

M. Tellier: Peut-être y a-t-il confusion; nous n'allons pas demander de financement au gouvernement fédéral.

Premièrement, je n'apprends rien à personne ici en disant que ces deux compagnies se sont fait une concurrence féroce au fil des ans. Aujourd'hui, les deux compagnies pensent qu'il faut retenir une approche plus novatrice, plus créative et elles estiment qu'elles devraient essayer de coopérer, de s'unir.

Ce que nous disons, c'est que nous pouvons y arriver dès maintenant, sans aide financière. Cette transaction pourrait donc être réalisée—je le répète—sans un sou du Trésor public.

Toutefois, si on reporte la fusion à n'en plus finir, dans cinq ans, la situation pourrait bien s'être détériorée à un point tel qu'il faudrait un apport de liquidités pour nous renflouer. C'est ce que disait M. Sabia.

M. Harris: Bien. Donc, à l'heure actuelle, si vous obtenez du gouvernement les autorisations nécessaires, vous n'auriez besoin d'aucun financement, d'aucune subvention?

M. Sabia: Nous n'aurions pas besoin de subvention fédérales.

M. Harris: Bien.

M. Tellier: Pas de financement fédéral. Naturellement, comme n'importe quelle autre compagnie, nous essaierions d'obtenir de meilleures déductions fiscales, mais nous ne cherchons à obtenir rien d'autre.

M. Harris: Bien sûr.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Je ne suis pas encore tout à fait convaincue du bien-fondé de cette fusion, comme je viens de l'ouest. Ce qui m'inquiète, c'est que nous semblons toujours guérir plutôt que prévenir.

J'ai la même question que M. Scott. Moi aussi, je vous ai entendu et je comprends qu'il est très urgent que vous concluez cette entente, et je crois vous avoir bien saisi à cet égard. Mais dans combien de temps allez-vous envisager une fusion dans l'ouest?

Il a dit que cela deviendrait peut-être nécessaire à un moment donné, mais cela ne me satisfait pas. C'est incomplet. Je pense que nous devrions vraiment essayer de prévenir dans ce cas-ci, et dès que l'entente aura été conclue dans l'est, peut-être pourrions-nous examiner la situation dans l'ouest afin d'éviter que ce genre de situation contraignante ne se reproduise.

[Text]

I am asking you, is there any monitoring that is being done, and how fast are you prepared to proceed if there is any need to proceed?

Mr. Tellier: I will just repeat what we have been trying to say. We think it is urgent to try to merge these two companies. It's not a done deal; we may not succeed, but we think that it is worth trying, and so on. Because it is urgent, we think we have to focus on the east. Again, I cannot assure you 100% that a merger in the west will never be required, but I don't think this is in the foreseeable future.

These two companies in the west are profitable. They are not competing with one another in the same fashion as they are in the east. The degree of duplication you know very well.

This is the case in British Columbia, for instance. We have a north line going into the Port of Prince Rupert. We are both serving Vancouver and so on, the Port of Vancouver. The degree of duplication is not the same as in the east. Therefore we think the emphasis at this point in time really has to be on the east.

I agree with you, we have to continue to monitor the situation in the west. If eventually the profitability were to disappear, we should be able to act quickly. But I don't think this is for tomorrow.

Mr. Sabia: Can I amplify that, just to touch on your point?

Our business in the west is basically determined by how coal, potash, sulphur, and grain do. That's an oversimplification, but basically that's it. As those commodities go, so goes our business in the west.

One of the things that will be very important in evaluating the future of two railroads in the west or the need for one railroad in the west is, for instance, how much the potash market and how much the sulphur market comes back. There are signs now that there is building strength there, essentially associated with fertilizers, expanding world population and the need to produce food. If those two commodities come back, that's a significant positive, a significant uptake for the outlook in the west.

Similarly, grain is going to go through a period of very significant change. In the event the government decides to change the method of payment or to change the WGTA, that will have a significant bearing on the west. It will have a significant bearing on our branch lines in the west.

I guess part of our view of a national merger is to wait a bit to see how some of these issues play out, to see what the grain market is like, to see how our grain rates emerge from that process, to see what sulphur and potash are like. To the extent that they are pretty good, we may not need one. To the extent that it's a little bit more cautious, then we may need one. Our sense is that at this point it's hard to make that judgment.

[Translation]

Est-ce qu'on surveille la situation à l'heure actuelle, et s'il devenait nécessaire d'agir, dans quelle mesure pourriez-vous agir rapidement?

M. Tellier: Je vais simplement répéter ce que nous avons tenté de dire. Nous pensons qu'il est urgent de fusionner ces deux compagnies. Ce n'est pas encore fait; nous n'y arriverons peut-être pas, mais nous pensons qu'il vaut la peine d'essayer. À cause du caractère urgent de la situation, nous avons pensé qu'il valait mieux concentrer nos efforts sur l'est. Encore une fois, je ne peux pas vous garantir à 100 p. 100 qu'une fusion ne sera jamais nécessaire dans l'ouest, mais je ne pense pas que cette solution soit à envisager dans un avenir prévisible.

Les deux compagnies dans l'ouest sont rentables. Elles ne se font pas concurrence comme dans l'est. Vous connaissez très bien l'étendue du chevauchement des services.

C'est ce qui se produit en Colombie-Britannique, par exemple. Nous avons une ligne au nord qui dessert le Port de Prince Rupert. Nos deux compagnies desservent Vancouver et le Port de Vancouver, etc. Mais l'étendue du chevauchement n'est pas comparable au chevauchement qu'on voit dans l'est. Par conséquent, nous pensons vraiment qu'il faut privilégier l'est à l'heure actuelle.

Je suis d'accord avec vous, toutefois, nous devons continuer à surveiller attentivement l'évolution de la situation dans l'ouest. Si jamais les opérations de ces compagnies n'étaient plus rentables, nous devrions être en mesure de réagir rapidement. Mais je ne pense pas que cela se produise du jour au lendemain.

M. Sabia: Puis-je développer un peu votre réponse?

Dans l'ouest, nos affaires sont intimement liées à la santé économique d'autres industries, celles du charbon, de la potasse, du soufre et des céréales. C'est une simplification excessive, mais au fond juste. Si ces produits se vendent bien, nos affaires vont bien dans l'ouest.

Pour déterminer s'il faudra un ou deux chemins de fer dans l'ouest à l'avenir, l'un des facteurs très importants dont il faudra tenir compte sera l'étendue de la reprise des marchés de la potasse et du soufre. Certaines indications nous permettent de supposer que ces marchés vont se raffermir; ce rebondissement serait lié à l'utilisation des engrais, ainsi qu'à l'essor démographique du globe et le besoin de produire des aliments. S'il y a une reprise de la demande pour ces deux produits, ce sera un élément très positif qui améliorera les perspectives des chemins de fer dans l'ouest.

Il y a aussi de gros changements dans les marchés céréaliers. Si le gouvernement devait décider de modifier la formule de paiement ou la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, cela aurait des répercussions considérables dans l'ouest, sur nos embranchements, notamment.

L'un des éléments de notre stratégie, face à l'idée d'une fusion nationale, est donc d'attendre un peu pour voir comment ces divers éléments vont évoluer; nous attendons de voir ce que l'avenir réserve à la potasse, au soufre et aux marchés céréaliers, ainsi qu'aux coûts de transport des grains de l'ouest. Si les choses se passent bien, nous n'aurons peut-être pas besoin d'envisager une fusion. Si les choses se passent moins bien, la fusion deviendra peut-être nécessaire. Mais nous sommes d'avis qu'il est difficile de prendre cette décision maintenant.

[Texte]

Mrs. Terrana: I just hope that the lesson has been learned and that there is not this tendency to wait and wait forever, as we did in this particular case with the east. I know it's difficult to change the status quo, but from now on I think we all have to learn to move fast. The world is changing, changing.

Mr. Sabia: Well, ma'am, if it's any consolation to you, that's basically my job. So they know who to fire.

Mrs. Terrana: Thank you, I'm satisfied with your answer.

The Chairman: Mr. Hubbard, please go ahead.

Mr. Hubbard (Miramichi): It's always good to be last, Mr. Chairman. I guess everybody has asked everything first.

The Chairman: They say it's always best at the last.

Mr. Hubbard: I'm concerned that a lot of the discussion on railways is talking about transportation in the 19th century. We're talking about raw materials. We're not really talking about the needs of people in terms of what are their needs for goods in the 20th century.

Do the railways have any vision about how to serve Canada, not just in terms of the past, with steel rails and the steel wheels that go on those rails, but rather looking at a Canadian national transportation company that would supply the needs of Canadians?

The Trans-Canada Highway came in during the 1950s. We looked at rubber wheels and asphalt roads. Apparently your company has never been able to pick up on that and to be successful in competing with the trucking industry.

Do we have any vision? It seems we've closed the railways in Prince Edward Island and we've closed them in Newfoundland. I rather think we're looking at a very sick industry in terms of all of that area east of Ontario—in fact, probably east of Manitoba.

Is there any vision you can present to us that this thing could be restored and that a new company could be viable? Is it simply a dying industry you want somebody to take over?

Mr. Tellier: Again, as have many of your colleagues, you're making a very valid point. The railroads were very slow to adjust, very slow. The prevailing mentality for too long in these two big companies was that we should leave them alone, they'd run their trains, and they'd talk to the customer whenever they had time. This is only a slight exaggeration on my part—until very recently. Now, as a result of losing that tremendous market share in moving goods in this country, I think the railways are at long last waking up, trying to turn the situation around.

[Traduction]

Mme Terrana: J'espère quand même que nous saurons tirer une leçon de ce qui nous arrive, et que nous n'aurons pas tendance à reporter les choses à n'en plus finir, comme nous l'avons fait dans l'est. Je sais qu'il est difficile de changer le statu quo, mais je pense que nous devons tous apprendre à agir rapidement, dorénavant. Les choses évoluent à une telle allure!

M. Sabia: Eh bien, madame, si cela peut vous consoler, c'est mon travail, essentiellement. C'est moi qui doit leur dire qui congédier.

Mme Terrana: Merci, je suis satisfaite de votre réponse.

Le président: Monsieur Hubbard, vous avez la parole.

M. Hubbard (Miramichi): C'est une bonne chose de prendre la parole en dernier, monsieur le président. Les autres ont déjà posé toutes les questions.

Le président: Le meilleur pour la fin, dit-on.

M. Hubbard: Cela m'inquiète de constater qu'une grande partie de la discussion sur les chemins de fer semble porter sur les transports au XIXe siècle. Nous parlons de matières premières. Mais nous ne parlons pas vraiment des besoins de la population, des biens dont ils ont besoin au XXe siècle.

Les compagnies ferroviaires ont-elles une vision d'ensemble de la façon dont elles peuvent desservir le Canada, pas seulement une vision orientée vers le passé, à l'époque des rails et des roues d'acier, mais une vision tournée vers l'avenir, vers la création éventuelle d'une compagnie de transport canadienne d'envergure nationale qui répondrait aux besoins des Canadiens?

L'autoroute Trans-canadienne a été construite dans les années 1950. À ce moment-là, nous voyons l'avenir en termes de roues de caoutchouc et de routes asphaltées. Apparemment, votre compagnie n'a jamais su partager cette vision et n'a jamais pu faire concurrence à l'industrie du camionnage.

Est-ce que nous avons une vision d'ensemble? Il me semble que nous avons mis fin au transport ferroviaire dans l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve. J'ai tendance à penser que cette industrie est très malade dans toute la région à l'est de l'Ontario et même à l'est du Manitoba, probablement.

Avez-vous une vision à nous présenter qui puisse nous rassurer sur l'avenir de votre compagnie et sur la viabilité d'une nouvelle compagnie? Ou est-ce simplement une industrie moribonde que vous cherchez à refiler à quelqu'un d'autre.

M. Tellier: Comme plusieurs de vos collègues, vous soulevez à votre tour une question qui est tout à fait digne d'intérêt. Les compagnies ferroviaires se sont adaptées très, très lentement. Pendant trop longtemps, l'attitude de ces deux grosses compagnies a été d'exiger qu'on les laisse tranquilles, qu'on les laisse exploiter leurs trains et qu'elles s'occuperaient des clients quand elles en auraient le temps. J'exagère à peine—cette attitude était généralisée jusqu'à tout récemment. Maintenant, comme elles ont perdu une énorme part du marché du transport des marchandises dans notre pays, je pense que les compagnies ferroviaires commencent enfin à se réveiller, et à essayer de reprendre la situation en main.

[Text]

What is the vision? The vision is a much thinner, slimmer company, providing a high-quality, timely service on the main line, supported by feeder lines in the regions and basically joining forces with truckers.

As I was saying in answer to one of the questions, over the last 12 months we have signed an agreement with Ontario-Maritime. We have signed an agreement with Reimer in Winnipeg. We have signed an agreement with Kleysen Transport. We have signed an agreement in the U.S. with J.B. Hunt, the second-largest trucking firm, and so on. Basically, it's a question of joining forces to make sure we provide the high-quality service you're describing. This is our vision.

To the same extent that an airline does not serve every municipality with a 747 aircraft, railroads cannot continue to provide everything as if it were the main line. So we have to focus on the main line and then we have to turn to short-line operators to support the feeder lines.

In your part of the country, in the province next door, I come back to RailTex. RailTex is now operating with 45 employees and the customers are telling me—I was in Halifax just before Christmas—that they are getting a better service from RailTex than they used to get from CN.

• 1115

Do you know how many employees that CN had? It was in excess of 100, to provide a lesser service. Why is that? There is a lot of flexibility in these agreements. For instance, RailTex was able to sit down with the group of employees and say, all right, your basic salary is going to be lower, but there will be incentive pay. We are going to remove the barriers; you are going to do your various jobs, and so on and so forth, but predictably they will go up and we will share the profits. This is exactly what is happening.

This is our vision. We think we can provide an effective rail service, provided that we slim down and, in the east, join forces with CP.

Mr. Hubbard: I have one further point. In terms of your labour contracts. . . We talk about people being paid who are no longer with CN. How many people do you have out there like that? Second, in terms of these losses—

Mr. Tellier: We're talking of about 700.

Mr. Hubbard: In terms of these losses, how big an anomaly are these losses in terms of severance pay and people who are being paid not to work?

Mr. Tellier: Last year, as I said, we put a special chart in our data sheet in 1992 to account for these separation premiums or packages. As for how much of that we used in 1993, it was about \$200 million.

[Translation]

Quelle est notre vision? Nous imaginons une compagnie beaucoup plus ciblée, plus longéline, qui fournirait un service d'une grande qualité, au bon moment, sur les grandes lignes, service qui serait complété par des lignes secondaires dans les régions et qui s'allierait essentiellement, aux services fournis par les compagnies de camionnage.

Comme je le disais en réponse à l'une des questions, depuis un an, nous avons signé des ententes avec Ontario Maritime, avec Reimer à Winnipeg, avec Kleysen Transport, ainsi qu'avec J.B. Hunt, qui est deuxième parmi les grandes compagnies de camionnage américaines, et je pourrais en citer d'autres. Essentiellement, il s'agit d'unir nos forces à celles de l'industrie du camionnage afin de nous assurer que nous fournissons le service de grande qualité que vous avez décrit. Voilà notre vision.

Tout comme les lignes aériennes ne peuvent desservir chaque municipalité avec un 747, les compagnies ferroviaires ne peuvent continuer de desservir toutes les municipalités comme si elles étaient sur les grandes lignes. Nous devons donc nous concentrer sur les grandes lignes et nous tourner vers les exploitants de services sur de courtes distances pour les lignes secondaires.

Pour ce qui est de votre région, dans la province voisine, il y a RailTex, dont j'aimerais reparler. RailTex a maintenant 45 employés et les clients me disent—je suis allé à Halifax juste avant Noël—qu'ils obtiennent un meilleur service de RailTex que celui qu'ils obtenaient autrefois du CN.

Savez-vous combien d'employés travaillaient pour le CN? Plus de 100, et ils fournissaient moins de service. Pourquoi? Ces ententes sont marquées par une grande souplesse. Par exemple, RailTex a réuni ses employés et leur a dit que leur salaire de base serait moins élevé mais qu'ils recevraient des primes au rendement. Nous allons éliminer les obstacles; vous allez effectuer vos diverses tâches, mais il y aura vraisemblablement des gains de productivité et nous allons partager les bénéfices. C'est exactement ce qui est en train de se passer.

Voilà notre vision. Nous pensons pouvoir fournir un service ferroviaire efficace si nous comprimons un peu nos opérations et si nous allions nos forces à celles du CP dans l'est.

M. Hubbard: J'aurais une dernière question. Pour ce qui est de vos contrats avec vos employés—On entend dire que des ex-employés, qui ne travaillent plus pour le CN, continuent d'être payés. Combien y en a-t-il dont c'est le cas? Deuxièmement, pour ce qui est des pertes. . .

M. Tellier: Il y en a environ 700.

M. Hubbard: Quel genre de pertes représentent ces indemnités de départ et ces salaires qu'on verse aux ex-employés pour qu'ils restent chez eux?

M. Tellier: L'an dernier, comme je le disais, nous avons prévu des dispositions spéciales pour 1992, pour tenir compte de ces indemnités de départ. En 1993, nous avons dépensé environ 200 millions de dollars des sommes que nous avons mises de côté pour ces ententes.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Masse: Approximately. We have assumed in making these accruals that we would separate each employee at a rate of \$80,000 per individual. We have started unionized employees at \$75,000.

Mr. Hubbard: Therefore, a lot of your deficit last year could be from reducing the workforce. Without that, you might have in fact broken even.

Mr. Tellier: Very much so, very much so.

Mr. Fontana: I have a supplementary on some of the labour portions, just so I understand correctly.

Unless you get an agreement with or the cooperation of your labour partners on reducing some costs across the whole network. . . Let's face it, under downsizing and rationalization, if you in fact have to downsize and rationalize, you will have to give up people. Unless you can get their cooperation, we have a serious problem. Mr. Tellier, you talked about this vicious circle.

With the new company and the new code that has to be put in place, don't you obviously need their agreement on a new arrangement or aren't we just continuing or exacerbating the situation with respect to the new code? Don't we need them to be full partners with a full understanding of what's happening here?

Mr. Tellier: Yes, hopefully it would be possible to develop that kind of partnership, Mr. Fontana. Short of such a partnership, Parliament could decide this. When Congress decided to create Conrail in the late seventies or shortly thereafter, a labour scheme was put into place, a fair labour regime, to enable the transition from the bankruptcy of the railroads to the new corporation and so on.

Hopefully it would be possible to reach an agreement with labour, because we are in the business of saving jobs. The downsizing we are doing at this time in CN is to protect the jobs that remain on the payroll. That's the whole purpose of the exercise.

Mr. Comuzzi: On a point of order, Mr. Chairman, as a result of what we heard here this morning, do we intend to continue and will CN provide the people to advise us on how we got into the situation, in respect of the labour costs?

The Chairman: We're going in camera right after—

Mr. Comuzzi: Also, will we have an ongoing discussion with respect to CN Route, as a result of this?

The Chairman: We'll discuss it at the steering committee. You may decide that may not be the wish of the entire committee, but it might be.

Mr. Comuzzi: Oh, I think it meant with the consensus of the committee.

The Chairman: We'll decide that right after this committee meeting, Mr. Comuzzi.

M. Masse: Approximativement. En calculant les sommes à inscrire dans notre compte de régularisation, nous avons supposé qu'il faudrait environ 80 000\$ par employé qui quittait la compagnie. Pour les employés syndiqués, nous avons fixé le seuil inférieur à 75 000\$.

M. Hubbard: Donc, une bonne partie de votre déficit de l'an dernier est due à la compression de vos effectifs. Sans cela, vous auriez peut-être atteint le seuil de rentabilité.

M. Tellier: Tout à fait.

M. Fontana: J'ai une question supplémentaire pour bien comprendre certains aspects concernant la main-d'oeuvre.

À moins que vous n'arriviez à conclure une entente ou à susciter la coopération de votre main-d'oeuvre pour tenter de réduire les coûts dans tout le réseau—il faut faire face à la réalité; la compression des effectifs, la rationalisation, si vous devez y avoir recours, signifient que vous allez devoir congédier des gens. À moins que n'obteniez leur coopération, vous allez avoir de graves problèmes. Monsieur Tellier, vous avez parlé de ce cercle vicieux.

Avec cette nouvelle compagnie, il faudra mettre en place un nouveau code. N'avez-vous pas besoin de l'aval des syndicats? Sinon, n'allez-vous pas tout simplement exacerber la situation avec le nouveau code? Ne faut-il pas faire de vos employés des partenaires à part entière qui auront toute la formation voulue pour comprendre exactement ce qui se passe?

M. Tellier: Oui, nous espérons qu'il sera possible de forger ce genre de partenariat, monsieur Fontana. Si nous n'y arrivons pas, le Parlement pourrait trancher la question. Quand le Congrès a décidé de créer Conrail à la fin des années 70 ou peu de temps après, on a conclu une entente équitable avec les syndicats, on a mis au point un régime juste pour les travailleurs, pour faciliter la transition entre les compagnies ferroviaires en faillite et la nouvelle société.

Nous espérons pouvoir conclure une entente avec notre main-d'oeuvre parce que nous voulons sauver des emplois, dans toute la mesure du possible. Si nous comprimons les effectifs au CN, à l'heure actuelle, c'est pour protéger les emplois qui restent. C'est là tout l'objectif de cette entreprise.

M. Comuzzi: J'invoque le Règlement, monsieur le président. À la suite de ce que nous avons entendu ici ce matin, avons-nous l'intention d'approfondir les choses; le CN est-il disposé à nous envoyer des témoins qui pourront nous expliquer comment la compagnie s'est mise dans cette situation, en ce qui a trait aux indemnités de départ des employés?

Le président: Nous aurons une réunion à huis clos toute suite après. . .

M. Comuzzi: D'autre part, allons-nous poursuivre notre discussion à propos de CN Route, après à ce que nous avons entendu?

Le président: Nous allons en discuter à la réunion du comité de direction. Le comité décidera peut-être de ne pas poursuivre cette discussion, mais qui sait?

M. Comuzzi: Bien sûr, il faut que le comité soit d'accord.

Le président: Nous prendrons cette décision tout de suite après cette réunion, monsieur Comuzzi.

[Text]

Mr. Tellier, thank you very much for appearing before our committee. Gentlemen, we appreciate your coming before us, being frank, and giving us your input. We're looking forward to what may be some very exciting committee meetings, after you come forward with CP and the initial agreement. Thank you very much, gentlemen.

[Proceedings continue in camera]

[Translation]

Monsieur Tellier, merci beaucoup d'avoir bien voulu comparaître devant le comité. Messieurs, nous vous savons gré d'être venus, d'avoir été ouverts et de nous avoir fait part de votre point de vue. Le comité anticipe des réunions fort intéressantes, quand vous aurez conclu cette entente initiale avec le CP. Merci beaucoup, messieurs.

[La réunion se poursuit à huis clos]

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste—lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Canadian National Railways:

Paul Tellier, President and Chief Executive, Officer;
Yvon Masse, Executive Vice-President, and Chief Financial
Officer;
Michael Sabia, Vice-President, Corporate Development;
Jack McBain, Senior Vice-President, Operations.

TÉMOINS

De la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada:

Paul Tellier, président-directeur général;
Yvon Masse, vice-président exécutif, et Chef de la direction
financière;
Michael Sabia, vice-président, Développement corporatif;
Jack McBain, premier vice-président, Exploitation.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Wednesday, March 23, 1994

Tuesday, April 12, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le mercredi 23 mars 1994

Le mardi 12 avril 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Future business of the Committee

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of rail
rationalization in Eastern Canada

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la
rationalisation ferroviaire dans l'Est du Canada

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

ORDER OF REFERENCE*Extracts from the Votes & Proceedings of the House of Commons:**Wednesday, March 16, 1994*

Mr. Boudria (Glengarry—Prescott—Russell) for Mr. Milliken (Kingston and the Islands), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 11th Report of the Committee which was read as follows:

Your Committee recommends the following change in the membership of the Standing Committee on Transport:

Lavigne (*Verdun—Saint-Paul*) for Bakopanos

Friday, March 25, 1994

Mr. Milliken (Kingston and the Islands), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 14th Report of the Committee, which was read as follows:

Your Committee recommends the following changes in the membership of Standing Committees:

Transport/Transports

Mercier for Fillion

ATTEST**ORDRE DE RENVOI***Extraits des Procès-verbaux de la Chambre des communes:**Le mercredi 16 mars 1994*

M. Boudria (Glengarry—Prescott—Russell), au nom de M. Milliken (Kingston et les Îles), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 11^e rapport de ce Comité, qui est lu comme suit:

Votre Comité recommande le changement suivant dans la liste des membres du Comité permanent des transports:

Lavigne (*Verdun—Saint-Paul*) pour Bakopanos

Le vendredi 25 mars 1994

M. Milliken (Kingston et les Îles), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 14^e rapport de ce Comité, qui est lu comme suit:

Votre Comité recommande les changements suivants dans la liste des membres des comités permanents:

Mercier pour Fillion

ATTESTÉ*Le Greffier de la Chambre des communes***ROBERT MARLEAU***Clerk of the House of Commons*

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 23, 1994
(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:55 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne and Anna Terrana.

Acting Member present: Maurice Bernier for Gilbert Fillion.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

It was agreed, — That the draft budget for fiscal year 1994-95, as amended to include travel to Halifax by the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway, be adopted for presentation to the Budget Sub-Committee of the Liaison Committee.

It was agreed, — That officials of the Department of Transport be invited to appear before the Standing Committee on Tuesday, April 12, 1994, on the rail rationalization study and that following this meeting the Committee meet *in camera* to consider evidence heard to date and the continuation of the study.

It was agreed, — That the Committee undertake an ongoing study of the privatization of air navigation systems, and that officials of the Department of Transport and other witnesses be invited to appear on this study.

It was agreed, — That the Minister of Transport be invited to appear before the Committee on the Main Estimates.

At 4:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, APRIL 12, 1994
(7)

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier and Anna Terrana.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Department of Transport: Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination Group.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 23 MARS 1994
(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 55, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Maurice Bernier pour Gilbert Fillion.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu, — Que le budget proposé pour l'exercice 1994-95, modifié pour inclure le voyage à Halifax du Sous-comité de la voie maritime du Saint-Laurent, soit adopté et présenté au Sous-comité des budgets du Comité de liaison.

Il est convenu, — Que les fonctionnaires du ministère des Transports soient invités à comparaître le mardi 12 avril, à l'occasion de l'étude de la rationalisation des chemins de fer, et qu'à la suite de la réunion, le Comité discute à huis clos des témoignages recueillis jusqu'à présent et de la suite de l'étude.

Il est convenu, — Que le Comité entreprenne une étude suivie de la privatisation des systèmes de navigation aérienne, et que des fonctionnaires du ministère des Transports et d'autres témoins soient invités à comparaître.

Il est convenu, — Que le ministre des Transports soit invité à témoigner à l'occasion de l'étude du Budget des dépenses.

À 16 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 12 AVRIL 1994
(7)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 30, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoin: Du ministère des Transports: Moya Greene, sous-ministre adjointe, Groupe des politiques et coordination.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of rail rationalization in Eastern Canada. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 9, 1994, Issue No. 2.*)

Moya Greene made an opening statement and answered questions.

At 11:35 o'clock a.m., the meeting was suspended.

At 11:51 o'clock a.m., the meeting was resumed *in camera*.

The Committee proceeded to consider future business.

At 12:28 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit l'étude de la rationalisation des chemins de fer dans l'Est du Canada (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 9 mars 1994, fascicule n° 2*).

Moya Greene fait un exposé et répond aux questions.

À 11 h 35, la séance est suspendue.

À 11 h 51, la séance reprend à huis clos.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 12 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

[Translation]

EVIDENCE

TÉMOIGNAGES

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Enregistrement électronique]

Tuesday, April 12, 1994

Le mardi 12 avril 1994

• 0930

The Chairman: Let's call the meeting to order. Good morning, colleagues.

Le président: La séance est ouverte. Bonjour, chers collègues.

I want to introduce to you Andy Shott. Andy's with the Public Information Office and is the photographer who will take the pictures for the Public Information Office, which is an arm of the House of Commons, to put into pamphlets, etc., such as *This is Your Parliament At Work*. I told him I had no objection to him taking pictures for about 15 minutes while the committee was working, but that I would always ask the committee first if the members had any objection.

Permettez-moi de vous présenter Andy Shott. Andy travaille au Service d'information publique, service qui relève de la Chambre des communes. C'est lui qui prendra les photographies qui seront imprimées dans des brochures, etc., du style *Votre Parlement à l'oeuvre*. Je lui ai dit que j'étais d'accord pour qu'il prenne des photos pendant 15 minutes environ, durant les travaux du Comité. Toutefois, je demande toujours la permission des membres du Comité.

The work is going into the Public Information Office and is not being used for anything partisan. If it is partisan, he is also supplying to each member at least one picture so you can put it in your householder, showing you at work at your committee. That picture will be made available to you as a thank you from the Public Information Office for helping it out with this request.

Ces photographies serviront au Service d'information publique et ne seront utilisées à aucune fin partisane. Si les photos servent à un parti quelconque, il fournit également à chaque député au moins un exemplaire des photos de façon à ce que vous puissiez les inclure dans vos envois collectifs, pour illustrer votre travail au Comité. Les photos vous seront envoyées à titre de remerciement de la part du Service d'information publique.

Do I have any objections to that request? He'll be here for about 15 minutes. There'll be no flashes; all you'll hear is the odd click.

Est-ce que quelqu'un s'oppose à cette demande? Andy sera là pendant 15 minutes environ. Les photos se feront sans flash et vous n'entendrez qu'un déclic de temps à autre.

Thank you, everyone. Thank you, Andy.

Merci à tous. Merci Andy.

So on to the business of the committee for this morning's work. We have the officials before us until noon. That doesn't necessarily mean we have to go on until noon, but they're here for us to answer any questions you have for them.

Passons maintenant à notre ordre du jour. Les fonctionnaires pourront rester avec nous jusqu'à midi. Cela ne veut pas dire que nous devons continuer jusque là, mais plutôt qu'ils seront ici pour répondre à vos questions.

Pursuant to Standing Order 108(2), on consideration of rail rationalization in eastern Canada, we welcome to the committee this morning from Transport Canada, Moya Greene, who is our assistant deputy minister, policy and coordination group. I wonder, Moya, if you could introduce those you've brought with you today.

Conformément à l'article 108(2) du règlement, étude de la rationalisation ferroviaire dans l'Est du Canada, nous souhaitons la bienvenue aux fonctionnaires de Transport Canada, dont Moya Greene, sous-ministre adjointe, du groupe des politiques et coordinations. Moya, veuillez nous présenter les gens qui vous accompagnent aujourd'hui.

Ms Moya Greene (Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination Group, Department of Transport): Yes, Mr. Chairman. With me is Bob Mayes, who is the director general of surface transportation, and Terry Ganton, the senior adviser on our task force looking into surface transportation matters, including the challenges particularly facing the rail industry.

Mme Moya Greene (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques et coordinations, ministère des Transports): Oui, monsieur le président. Je suis accompagnée de Bob Mayes, qui est directeur général de la politique du transport de surface, ainsi que de Terry Ganton, conseiller principal du groupe de travail chargé d'étudier les questions de transport de surface, y compris les défis particuliers que devra relever le secteur ferroviaire.

The Chairman: Moya, do you have an opening statement you'd like to make to this committee before we start to question?

Le président: Moya, avez-vous une déclaration liminaire à faire avant que nous commençons à poser des questions?

Ms Greene: I have a few brief remarks, Mr. Chairman, if you'll allow me.

M. Greene: Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais faire quelques brèves remarques.

As most members will have read in the budget, the government is planning to conduct a review of surface transportation matters. This review was announced in the context of subsidy reductions that were generally put in place in the last budget.

Comme la plupart des députés l'auront lu dans le budget, le gouvernement prévoit de procéder à un examen des questions relatives au transport de surface. Cet examen a été annoncé dans le cadre des réductions des subventions prévues d'une façon générale dans le dernier budget.

[Texte]

There are a number of challenges, Mr. Chairman, facing surface transportation in Canada. Only one of those challenges relates to rail and the viability of rail. Perhaps, if you'll allow me, I'll go through some of the key ones amongst them.

If we look across our system in Canada now, what we see is an extremely large system—some would say an overbuilt system. We have 65,000 kilometres of rail track in Canada. We have 800,000 kilometres of road. Of that 65,000 kilometres of rail track, 85% of revenues are earned on just 30% of it. Of the 800,000 kilometres of road, only 25,000 kilometres constitute what we would call the national highway system; that is to say, that portion of the route network that links major urban centres with ports, with key routes into the United States and other important cross-national routes.

[Traduction]

Monsieur le président, le transport de surface au Canada connaît de nombreux problèmes. La question du transport ferroviaire et la viabilité des chemins de fer n'est que l'un de ces problèmes. Si vous me le permettez, je vais vous parler de certains des plus importants.

Au Canada, à l'heure actuelle, le réseau de transports est extrêmement vaste, trop vaste d'après certains. Il y a au Canada 65 milles kilomètres de rails et 800 milles kilomètres de routes. Quatre-vingt-cinq p. 100 de toutes les recettes du secteur ferroviaire viennent de 30 p. 100 seulement des 65 milles kilomètres de rails. Le réseau national d'autoroutes, pour sa part, ne représente que 25 milles des 800 milles kilomètres de routes; il s'agit en fait de la partie du réseau routier qui relie les principaux centres urbains aux ports, les principales routes vers les États-Unis et d'autres routes transnationales importantes.

• 0935

When we look across the transportation industry, this is an industry whose fortunes are very much tied to the overall level of economic activity first and foremost. It is a derive-demand industry. The transportation industry, therefore, took quite a considerable beating in the last recession, but there are some structural changes that are happening in transportation that suggest to us that many carriers will face viability problems in the future, even when the recovery is in full swing.

When we look at rail, we see that although there have been very large productivity gains in the Canadian rail industry over the past 10 years, these productivity gains have lagged considerably behind productivity improvements in the U.S. competitor rail system. This is still a system that has a very, very large contingent of employees, and because such a large share of its revenues is derived from a smaller share of its track, the costs of maintaining that system are burdensome indeed.

If we look at the trucking sector in Canada, this is the area of continued growth. Both the kinds of traffic being carried and the direction of that traffic means that increasingly trucks will be a very formidable competitor to rail.

This is not to say that the trucking sector has not suffered through the recession, but because it is an industry that is, by definition, more flexible, I would say of all of the transportation modes, it probably weathered the recession the best.

However, there are still a number of challenges facing the viability of the Canadian trucking industry with more competition from national and international trucking firms and the intense pressure to move goods over ever-increasing distances. I would say that while the shake-out, if I can put it that way, in the trucking industry has certainly been very important, it is not yet over.

This is a sector where the harmonization of regulation is critically important. In this country we have many different rules governing weights and dimensions for truckers on our roads. The pressures to harmonize these provincially derived standards are greater than ever before due to international trade pressures emanating from the United States and Mexico. So a complicated harmonization exercise, one in which we have made significant progress in the past 10 years, has become increasingly more complicated as we start to harmonize internationally.

Le secteur des transports, dans son ensemble, dépend dans une large mesure du degré général d'activité économique. Il s'agit d'un secteur axé sur la demande. Par conséquent, ce secteur a été fortement touché par la dernière récession. De toute façon, on constate dans ce secteur des changements structurels permettant d'entrevoir que plusieurs transporteurs auront des problèmes de viabilité à l'avenir, même lorsque l'économie aura de nouveau le vent dans les voiles.

Dans le secteur ferroviaire, même s'il y a eu de très grands gains de productivité dans ce secteur au cours des dix dernières années, ces gains ont été largement inférieurs à ceux réalisés par le réseau ferroviaire concurrent des États-Unis. Notre réseau ferroviaire nécessite encore une main-d'œuvre très abondante, et puisqu'une grande partie de ses revenus proviennent d'un faible pourcentage des voies ferrées, les coûts d'entretien du réseau sont vraiment écrasants.

Du côté du camionnage, on constate une croissance constante. Tant en raison des marchandises transportées que de l'orientation de la circulation, le camionnage exercera une concurrence de plus en plus âpre contre secteur ferroviaire.

Cela ne signifie pas que le camionnage n'ait pas souffert de la récession, mais puisque ce secteur est, par définition, plus souple, c'est sans doute, de tous les modes de transport, celui qui a le mieux résisté aux remous de la récession.

L'industrie canadienne du camionnage devra toutefois résoudre encore un certain nombre de problèmes, pour ce qui est de sa viabilité, en raison de la concurrence accrue qu'exercent les firmes nationales et internationales de camionnage ainsi que de la pression intense favorisant le transport de marchandises sur des distances toujours plus grandes. Certes, il y a eu dans le secteur du camionnage un certain écrémage, si vous me passez l'expression, très important, qui n'est toutefois pas encore terminé.

Dans ce secteur, l'harmonisation de la réglementation est d'importance critique. Au Canada, un grand nombre de règles différentes régissent le poids et les dimensions des véhicules roulant sur nos routes. En raison des impératifs du commerce international avec les États-Unis et le Mexique, des pressions sans précédent sont exercées pour que soient harmonisées les normes adoptées au niveau provincial. Le processus d'harmonisation déjà complexe, dans lequel nous avons fait des progrès considérables au cours des dix dernières années, est devenu encore plus complexe du fait qu'il s'applique maintenant au niveau international.

[Text]

[Translation]

Although there are large segments of the surface transportation system that are overbuilt and are very costly to maintain, other parts of that surface transportation system require investments. With governments increasingly unable to manage even current debt loads, it's very difficult to see how those investments can be made.

Même si certains vastes segments du réseau de transport de surface sont trop développés et trop coûteux à entretenir, d'autres parties de ce réseau nécessitent des investissements. Compte tenu de l'incapacité croissante des gouvernements de gérer ne serait-ce que la dette actuelle, on voit difficilement comment de tels investissements pourraient être possibles.

On the national highway system, on which 75% by value of freight is now being shipped, there is a need for upgrading to make sure that the system can handle the traffic of the future and move it expeditiously to where it has to go. While we are raising a great deal of revenue federally and provincially through fuel taxes, given the requirements for a constant source of funding for the national road system, federal and provincial governments have had to turn their minds to ways to ensure that there is a constant basis for funding that national economic route system.

Le réseau national d'autoroutes, sur lequel circulent actuellement 75 p.100, en valeur, de tout le transport de marchandises, a besoin de travaux de réfection pour pouvoir accueillir la circulation dans les années à venir et permettre un transport plus rapide pour arriver à destination. Même si les taxes sur les carburants ont permis aux gouvernements fédéral et provinciaux de percevoir des sommes énormes, ces mêmes gouvernements ont dû trouver des moyens de se garantir des sources constantes de fonds pour l'entretien du réseau routier économique national.

• 0940

So these investment requirements stand alongside the costs of maintaining other parts of the system that may not be as necessary as they were at times in our past.

Ces investissements s'ajoutent aux frais d'entretien d'autres secteurs du réseau qui ne sont peut-être pas aussi nécessaires aujourd'hui qu'ils l'étaient par le passé.

The surface transportation system also needs an injection of innovation and technology. While electronic data processing has changed the way in which we do business in almost all sectors of the economy, it has lagged in its application to transportation, particularly surface transportation. The investments for these technology advances are high but very important. If we are going to become a transportation system that allows us to track traffic regularly, then we have to make way for investments in technology.

Il faut aussi à notre réseau de transports en surface une infusion d'innovation et de technologie. L'informatique a modifié la façon dont se font les choses dans presque tous les secteurs de notre économie. Dans le secteur des transports, surtout en surface, nous accusons du retard. Les investissements pour ces technologies de pointe sont très élevés, mais essentiels. Si nous voulons un réseau de transports qui nous permettra de suivre régulièrement la circulation, alors il nous faut investir dans la technologie.

In addition, there are technology improvements that will allow us to do the regulatory function a lot more efficiently than we do today. Truckers, with I think considerable legitimacy, regularly tell us of the time lost through stops on the national route system for weighing purposes. The technology is currently available to allow these standards to be enforced without the productivity loss attributable in weigh stations.

En outre, il y a de nouvelles technologies qui nous permettraient d'appliquer la réglementation d'une façon beaucoup plus efficace. Les camionneurs nous disent régulièrement, et c'est très légitime je pense, qu'ils perdent beaucoup de temps à s'arrêter le long des routes nationales pour faire peser leur cargaison. Il existe actuellement des technologies qui nous permettent d'appliquer les normes sans perdre de temps dans les stations de pesage.

More and more, with Canada and the United States working together, we will be able to use innovations such as electronic licence plates to allow the trucking industry to move from one weigh station to another without stopping, to be weighed and to have those regulations in force. This is another area where technology needs to be applied to the surface system in order to bring about the efficiencies that are needed.

De plus en plus, si le Canada et les États-Unis travaillent de concert, nous pourrions utiliser des innovations telles que la plaque d'immatriculation électronique qui permet à un camion de se rendre d'une station de pesage à l'autre, sans s'arrêter pour la pesée. C'est donc un autre secteur où il faut utiliser la technologie dans les transports en surface afin de réaliser toute l'efficacité qui s'impose.

Traditionally governments have been very directly involved in transportation, in all aspects of transportation. Public finances have built a large part of the infrastructure and in many cases public finances have subsidized a large share of the services that are offered. In the future with all governments, federal and provincial, trying to manage debt and deficits it will be increasingly important that the share of public finance devoted to transportation is devoted to those areas that are most important for the trade and economic growth opportunities the nation will want to enjoy.

Traditionnellement, les gouvernements sont intervenus très directement dans les transports, dans les transports de tous genres. C'est à même les finances publiques que l'on a financé une grande partie de l'infrastructure, et dans de nombreux cas, c'est à même les finances publiques qu'on a subventionné une grande partie des services offerts. À l'avenir, parce que tous les gouvernements, fédéral et provinciaux, tentent de gérer la dette et le déficit, il deviendra de plus en plus important de consacrer la part des finances publiques réservée aux transports aux secteurs les plus importants, telle que la croissance commerciale et économique dont le pays a besoin.

[Texte]

This will mean a higher level of cooperation, I believe, in a sector that thankfully already does enjoy a great deal of cooperation federally and provincially. But if we are going to achieve productivity gain in transportation, it will come about through accelerated harmonization of regulation, cooperative ventures to make investments in infrastructure where they're needed, and a great deal of cooperation to deal with capacity that may no longer be needed for the surface transportation system.

At the end of the day I would say the surface transportation system in Canada is perhaps the most important element of Canada's transportation system for economic growth. It is the system that is under the most intense competitive pressure. The goods that are being carried for bulk commodities are basically goods that are price-takers in world markets.

These producers cannot afford to pay an increasing share of their price toward transportation costs. Increasingly their competitive advantage will depend upon the ability to get the goods to the buyer, at the lowest cost certainly but also by the most efficient route and means.

So competitiveness, I suppose, needs to be a driving force in all we will be trying to do in our review of surface transportation.

I'd like to end my remarks, Mr. Chairman, with a statistic that will indicate to the members of our committee just how traffic has changed in Canada. In the past three years while east-west traffic has gone down by anywhere between 11% and 15% depending on who's measuring, north-south traffic has gone up by 5% per year.

● 0945

So increasingly we're going to need to channel scarce resources toward those places where we need to make investments to meet those traffic requirements, and we're going to need to work together to make sure all other elements of an efficient transportation system, including regulatory, technology and cooperation on other fronts, are in place.

That is the purpose of the review that we have been conducting and have been asked by the government to conduct as part of the budgetary reviews announced recently.

With that, Mr. Chairman, I would be very pleased to discuss these issues with your colleagues.

The Chairman: Thank you, Ms Greene, for your overview of the facts and figures and for interesting, if not so surprising, information.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Madame Greene, je tiens dans un premier temps à vous remercier pour votre présentation.

Nous avons eu la visite MM. Scott et Tellier et je vous avouerai que lorsqu'ils ont mentionné que les deux compagnies envisageaient une fusion uniquement à l'est de Winnipeg, il a semblé y avoir un certain sentiment de surprise. Le ministère travaillait sur un projet de fusion au niveau pan-canadien, d'un océan à l'autre. Cette question—là était-elle connue de vous? En ce qui a trait à l'échéancier et le dépôt du rapport, parle-t-on encore de juin et le ministère sera-t-il en mesure de nous soumettre quelles sont les répercussions d'une telle fusion sur le réseau ferroviaire?

[Traduction]

Cela signifie un niveau plus élevé de collaboration je pense, dans un secteur où, Dieu merci, il y a déjà beaucoup de collaboration entre le palier fédéral et les provinces. Toutefois, si nous voulons réaliser des gains de productivité dans les transports, il faudra avoir recours aux outils nécessaires, soit une uniformisation accélérée de la réglementation, des entreprises conjointes d'investissements dans l'infrastructure et un effort coopératif afin de trouver des solutions au surplus de capacité dans le réseau en surface.

En dernière analyse, je dirais que le transport en surface au Canada constitue peut-être l'élément le plus important du réseau des transports du Canada en vue de la croissance économique. C'est ce réseau qui fait l'objet des pressions compétitives les plus intenses. Les marchandises en vrac sont essentiellement des produits pour lesquels le producteur n'a aucune influence sur le prix dans les marchés mondiaux.

Ces producteurs ne peuvent pas consacrer une plus grande partie de leurs revenus aux frais de transport. Ils tirent leur avantage concurrentiel de plus en plus de leur capacité de livrer le produit à l'acheteur, au meilleur coût certainement, mais également de la façon la plus efficace et directe.

Donc la compétitivité doit être notre principale motivation dans tout ce que nous tenterons de faire dans le cadre de notre examen du transport en surface.

Je vais donc conclure mes remarques, monsieur le président, en vous donnant des statistiques qui montreront aux membres de votre comité l'évolution du trafic au Canada. Au cours des trois dernières années, alors que les échanges est-ouest diminuaient de 11 à 15 p. 100, selon les uns ou les autres, il y a eu une augmentation de 5 p. 100 par année dans les échanges nord-sud.

De plus en plus, il nous faudra réserver nos minces ressources à des investissements qui nous permettront de faire face à ces nouvelles exigences et à cette fin, nous devons travailler de concert afin de nous assurer que tous les éléments d'un réseau efficace de transports, y compris la réglementation, la technologie et la collaboration sur tous les fronts sont en place.

Voilà l'objectif de l'examen que nous effectuons et que le gouvernement nous a demandé d'effectuer dans le cadre de l'examen budgétaire annoncé récemment.

Cela dit, monsieur le président, je serais très heureuse de discuter de toutes ces questions avec vos collègues.

Le président: Merci, madame Greene, de cet aperçu des faits et des chiffres et de nous avoir donné ces renseignements des plus intéressants sinon surprenants.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Ms Greene, first of all, I would like to thank you for your presentation.

Mr. Scott and Mr. Tellier were here and I must confess that when they mentioned that the two companies were thinking of a merger east of Winnipeg only, it seemed to be a surprise. The Department was working on a trans-Canada merger project, from sea to sea. Were you aware of this situation? As far as your report and its due date, is it still June and will the Department be able to tell us what would be the impact of a merger of the rail system?

[Text]

Ms Greene: Mr. Guimond, we have not received a formal proposal from the railways yet, so I'm not in a position to give you any more details than Mr. Scott or Mr. Tellier were able to provide you with.

On your question of whether we in the department were working on a national merger, my answer would be no, we were not really working on corporate organization of rail per se. We have been working on the challenges facing a rail industry in Canada.

We have been looking at where in Canada traffic density seemed to suggest that it will be difficult for any rail operator, regardless of how structured, to continue operating profitably and where in Canada it looked as if we would have no problem in seeing rail continue to operate profitably.

So we were looking at the challenges facing rail more generally. Amongst those, I would say that on the revenue side the challenges come from the fact that traffic has changed dramatically in the past 10 years. In the eastern part of the country, where the kind of traffic moved is less bulk traffic and more general merchandise or manufacturing traffic, competition from trucking has been intense. Therefore the ability of the railways to offer the kind of flexible low-cost door-to-door service that truckers can offer and that is very important to that kind of traffic is a great challenge, as we've been seeing for some time.

It remains to be seen whether rail is going to be able to meet that challenge through a variety of means, one of which is bringing its cost down to strategic alliances with trucking companies. There are a number of corporate approaches that rail could take to try to meet that challenge head on.

In the west, where the traffic is by and large bulk commodity, the challenge is different but no less great. There those bulk commodities are competing in world markets. In some cases those markets are into structural decline and in others the traffic is very flat. So regardless of how it is configured from a corporate point of view, whether you have two or ten, rail is going to have trouble making sure it can provide an effective transportation service at a cost those bulk producers can continue to pay.

• 0950

In the department we have not been looking, except in a tangential or corollary way, at various corporate models, per se. What we've been looking at are the challenges that face a rail industry in Canada regardless of the corporate structure that ultimately emerges. On the basis of what we know about traffic and density levels necessary to make a dollar, we've been trying to ask ourselves where a short-line operator, for example, might make a go of it. When we ask ourselves those questions we also have been trying to figure out what it would take to attract a short-line industry in Canada, to help it grow in Canada and what impediments we see to that now.

Were we or are we surprised? No, not entirely. When you look at the losses rail has suffered since 1990 in Canada, these are enormous sums of money. It's clear to us that this, combined with structural changes in the traffic and the more

[Translation]

Mme Greene: Monsieur Guimond, jusqu'à présent, nous n'avons reçu aucune proposition officielle des sociétés ferroviaires et donc je ne suis pas en mesure de vous donner plus de détails que ne l'ont fait M. Scott ou M. Tellier.

Vous demandez aussi si le ministère travaillait à une fusion à l'échelle nationale canadienne. Je dois vous dire que non puisque au ministère, nous n'examinons pas vraiment l'organisation des sociétés ferroviaires comme telles. Nous nous penchons plutôt sur les défis auxquels est confrontée l'industrie au Canada.

Nous examinons la question de la densité du trafic au Canada afin de déterminer où il serait difficile pour l'exploitant, quelle que soit sa structure, de continuer des opérations rentables et où au Canada le réseau ferroviaire peut continuer sans problème à fonctionner de façon rentable.

Donc, de façon générale, nous examinons les défis du secteur ferroviaire. Notamment, au niveau des revenus, il y a appel à l'action parce que le trafic a changé de façon marquée depuis dix ans. Dans l'Est du pays, où il y a moins de transport de marchandise en vrac et plus de marchandises ou de produits, le camionnage mène une concurrence acharnée. Par conséquent, c'est un grand défi pour les sociétés ferroviaires que de tenter d'offrir le genre de service souple, à coût modique, porte-à-porte, que les camionneurs peuvent offrir et qui est pourtant très important dans le transport de ce genre de produits.

Il reste à voir si les compagnies ferroviaires vont pouvoir faire face à ce défi, notamment en réduisant leurs coûts et en formant des alliances stratégiques avec les camionneurs. Les sociétés ferroviaires pourraient adopter plusieurs stratégies différentes afin de tenter de faire front à ce défi.

Dans l'Ouest, où c'est surtout le transport en vrac, le défi est différent mais tout aussi important. Ces marchandises en vrac se font donc la concurrence sur les marchés mondiaux. Dans certains cas, ces marchés sont en déclin et dans d'autres, très plats. Donc, quel que soit l'organisation du secteur, que vous ayez deux ou dix entreprises, le secteur ferroviaire éprouvera de la difficulté à offrir le service d'une façon efficace à un coût que les producteurs de marchandises en vrac peuvent continuer à payer.

Au ministère, sauf d'une façon accessoire ou corollaire, nous devons examiner les modèles d'entreprise comme telles. Nous avons examiné les défis auxquels fait face le secteur ferroviaire au Canada quelle que soit la structure qui s'imposera. En nous fondant sur ce que nous savons des niveaux d'affluence et de densité nécessaires pour faire des bénéfices, nous avons tenté de voir où un exploitant de lignes courtes, par exemple, pourrait se tirer d'affaire. Lorsque nous nous posons ces questions, nous essayons également de voir qu'est-ce qui favoriserait une industrie de lignes courtes au Canada qu'est-ce qu'il faudrait faire pour soutenir sa croissance et qu'elles sont les obstacles actuels.

Avons-nous été surpris? Pas tout à fait. Lorsque l'on songe aux pertes que connaissent les sociétés ferroviaires au Canada depuis 1990, cela représente des sommes énormes. À notre avis, il est clair qu'à la lumière des changements structurels de trafic

[Texte]

intense competitive pressures from U.S. rail and from trucks, more particularly, tells us there was going to have to be a radical change in rail if rail was going to survive. We weren't entirely surprised that the two companies were looking at where synergies and savings might result from a merger, but that was not the focal point of our work.

M. Guimond: Est-ce que vous reconnaissez que le rail peut constituer un outil de développement économique pour certaines régions? Et je précise: Est-ce que vous avez des données sur les coûts de transport par camion et les coûts de transport par rail?

Je prends un exemple. Avant Pâques, j'étais en Gaspésie pour étudier l'impact de la fermeture du *Chaleur* sur les passagers; et la même chose pourrait être étudiée au niveau du transport des marchandises, car il y a un projet de cimenterie dans le village de Port-Daniel, dans la péninsule de la Gaspésie. Les promoteurs, qui sont Arabes ou Koweïtiens, peu importe, pourraient exiger d'avoir un port en eaux profondes, d'avoir la possibilité de sortir leur matériel par voie ferrée et le transporter par camion. Lorsqu'on connaît la qualité des routes de la Gaspésie, lorsqu'on connaît aussi le taux de chômage qu'il y a dans une région comme celle-là, si on dit aux promoteurs que ça va aller pour le port en eaux profondes, et que ça va pour les routes, mais que l'on n'est pas en mesure de leur fournir un transport ferroviaire, cela peut avoir un effet négatif quant au développement économique de certaines régions. Est-ce que vous avez des études de faites dans ce sens-là? Est-ce qu'on est capable de connaître le coût comparatif d'une tonne de marchandises transportée par rail par rapport à une tonne de marchandises transportée par camion?

Ms Greene: We do have some information to compare costs, but it's very difficult for us to do. In the case of rail the infrastructure is by and large privately financed. In the case of CN it's financed through corporate borrowings by a corporation meant to operate commercially. In the case of road, the traditional means of financing, although there are some new developments in that area, are of course public finances.

If you just look at the costs of operation once the infrastructure is in place, and if you compare in a rather artificial way, unit for unit traffic, trucking is a less costly, more flexible means of transport. In fact, it is considerably less costly in terms of the labour, taxation, and other cost elements of an undertaking.

• 0955

However, it is not an appropriate mode for all kinds of traffic. There's a limit to trucking, and while trucking firms are continually trying to increase the payload of their vehicles, there's always going to be a limit to the amount that can be carried per trip by trucks. So there's some traffic, and I would submit to you that unless you're talking about small loads—and cement is probably one—that is more amenable to traffic by rail.

Comparing costs is very complicated, and in many cases it doesn't matter. If the traffic is the kind of traffic that's not amenable to transportation by truck, then what you have to do is make sure that at least you have the lowest cost structure you can possibly have for rail.

[Traduction]

et des pressions beaucoup plus intenses qui proviennent des sociétés ferroviaires américaines et surtout des camionneurs, il faudra qu'il y ait un changement approfondi dans ce secteur si celui-ci veut survivre. Nous n'avons pas été tout à fait surpris de constater que les deux sociétés cherchaient leur synergie commune et les économies que pourrait donner une fusion, mais là n'est pas l'objectif principal de notre travail.

Mr. Guimond: Do you recognize that rail can be a tool for economic development in some areas? More clearly, do you have any data on trucking costs versus real transportation costs?

Let me give you an example. Before Easter, I was in Gaspésie to study the impact of the closure of the *Chaleur* on passengers; you could do the same study for commodities since there is a cement factory project in Port-Daniel, on the Gaspé peninsula. The promoters, who are Arab or Kuwait, it doesn't matter, could demand a deep water port, a rail link to get their product out and a road for trucks. When you know what the roads in Gaspésie are like, when you know what the unemployment rate in the area is, if we say to these promoters, you can have your deep water port, you can have your road, but we cannot supply rail transportation, this can have a negative effect on economic development in the area. Have you done any studies on this? Can we compare the cost of moving a tonne or merchandise by rail with the cost by truck?

Mme Greene: Nous avons certaines données comparatives, mais c'est très difficile à faire. Dans le cas du rail, le financement de l'infrastructure se fait, de façon générale, par le secteur privé. Dans le cas du CN, la société CN se finance à même des emprunts afin de rester en affaires. Dans le cas des routes, par le passé, bien que cela évolue un peu, le financement venait de la caisse publique.

Si l'on songe aux frais d'exploitation une fois l'infrastructure en place, et si l'on fait une comparaison artificielle, poids pour poids, cela coûte moins cher par camion, et c'est plus souple. En fait, c'est beaucoup moins cher en frais de main-d'oeuvre, d'imposition fiscale et des autres frais d'exploitation.

Par contre, le camion ne convient pas dans tous les cas. Il y a une limite et bien que les entreprises de camionnage tentent continuellement d'augmenter la capacité de leurs véhicules, il y a toujours une limite au tonnage qu'un camion peut transporter. Il y a donc certains types de marchandises, et je dirais à moins qu'il ne s'agisse de petites charges, le ciment en est sans doute un bon exemple, qui sont plus rentables par chemin de fer.

Il est très compliqué de comparer les coûts et dans bien des cas, cela ne signifie rien. S'il s'agit de marchandises qui se prêtent mal au transport par camion, vous devez vous assurer que vous offrez, à tout le moins, la structure tarifaire la plus basse possible par rail.

[Text]

On the issue of rail as a tool of economic development, there is no question that in the building of this country rail has been a tool of economic development. Absolutely. That's clear. I would say if you were starting afresh, if you were in a brand-new country, effective transportation is definitely a tool of economic development. But we're not starting afresh. We have a very well-built—some would argue overbuilt—system. It is a mature transportation system with many participants and with increasing levels of competition from in and outside the country.

The question in the future, I think, will have to be, given the many calls for scarce public resources and the many calls for even more scarce regional development resources, whether a transportation undertaking is the most cost-beneficial way to spend the money. I guess that would depend upon the whole region as opposed to one producer or one manufacturer in a region. It would depend on a lot of factors in order to make that call.

The Chairman: The only addition I would make to the comment Ms Greene just made is that effective transportation is one thing, but effective coordinated transportation, I think, has to be the way of the future. That's my own opinion.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I guess when I look at the surface transportation plans for the future, one thing that really stands out is whether it be based solely on market demand. You mentioned one of the reasons that the rail industry is having some problems is that the trucking industry is major competition, and that's because, of course, it's less costly and more flexible, to use your words. I believe that to be true.

There has been, I think, a change in market demand by the customer. They want their merchandise delivered faster and on a more flexible basis. In previous committee meetings we've listened to people from the rail industry and they've said they are losing their shirts because the trucking industry is taking such a big bite out of their business. I think this is probably a natural evolution, because customer demands have changed.

I guess what I would like to get some assurance of is that when we're doing reviews of the future needs of the transportation industry, particularly surface transportation, changing market demands play a major role in any conclusions we arrive at; that is to say, the very people who are relying on the transportation system play a major part in providing input into the information gathering process.

• 1000

I've watched many different commissions and reviews in the past, and it seems as though they aren't listening to the very people they should be listening to. I found that many of the decisions become far too politicized and far less market driven.

This is the vision I have for any type of review of the transportation system. I don't know what was done in the most recent one, the \$23-million royal commission. Apparently it's been put on the back shelf. Was it that badly flawed because it didn't listen to the customers' needs? It was too politicized?

[Translation]

En ce qui concerne le réseau ferroviaire comme outil de développement économique, incontestablement, le rail a joué ce rôle dans la construction du pays. Très certainement. C'est clair. Par contre, je dirais que si l'on recommençait, si nous voulions construire un pays tout neuf, un moyen efficace de transport constituerait très certainement un outil de développement économique. Mais nous ne recommençons pas. Nous possédons déjà un réseau bien aménagé, certains diraient même à l'excès. Nous possédons un réseau qui a atteint sa maturité, doté de nombreux participants qui subit une concurrence toujours accrue à l'intérieur même et de l'extérieur du pays.

Ce qu'il faut se demander à l'avenir je pense, vu les nombreuses pressions qui s'exerceront pour obtenir de rares ressources publiques et de plus rares encore ressources de développement régional, c'est si une entreprise de transport est vraiment la façon la plus rentable de dépenser cet argent. Il faudrait pour le déterminer se fonder sur toute une région plutôt que sur un seul producteur ou fabricant. Il faudra considérer de nombreux facteurs.

Le président: Je tiens à ajouter à ce qu'a dit M^{me} Greene que si un réseau efficace de transport c'est une chose, un réseau coordonné, voilà la voie de l'avenir. C'est mon avis.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Quand je songe aux plans futurs pour le transport en surface, je ne puis m'empêcher de demander si cela repose uniquement sur la demande du marché. Vous avez mentionné que si le secteur ferroviaire éprouve des difficultés, c'est notamment parce que le camionnage lui fait une forte concurrence, ce qui s'explique bien sûr parce que c'est moins coûteux et plus souple, pour reprendre vos expressions. Je crois que c'est juste.

Je pense que la demande a changé. La clientèle veut sa marchandise livrée plus rapidement, là où elle en a besoin. Au cours de réunions précédentes du comité, des représentants du secteur ferroviaire nous ont dit qu'ils subissaient de lourdes pertes parce que le camionnage accaparait une grande part de leurs affaires. C'est probablement une évolution naturelle puisque les demandes de la clientèle ont évolué.

Je voudrais m'assurer que lorsque nous examinerons les besoins futurs de l'industrie du transport, surtout du transport en surface, nous tiendrons compte dans nos conclusions de l'évolution de la demande du marché, c'est-à-dire que ceux qui utilisent le réseau joueront un rôle prépondérant au cours du processus de cueillette des renseignements.

J'ai observé de nombreuses commissions et examens par le passé, et il me semble que ces commissions n'écourent pas les gens qu'elles devraient écouter. Je trouve que bon nombre des décisions sont beaucoup trop politisées et beaucoup moins axées sur les forces du marché.

À mon avis, dans tout examen du réseau de transports, on devrait écouter ce que les clients ont à dire. Je ne sais ce qu'on a fait lors de l'examen le plus récent, celui de la commission royale qui a coûté 23 millions de dollars. Apparemment, on l'aura mis sur une tablette. Peut-être n'est-il pas valable parce qu'on a pas tenu compte des besoins des clients? Peut-être est-il trop politisé?

[Texte]

What's your vision of this review? What direction will you take?

Ms Greene: We're not starting from scratch. We do have the work and the research that was done by the royal commission looking at passenger transportation. We also have the benefit of the research work that was done by a panel of reviewers who looked at the workings of the National Transportation Act.

Secondly, we had our own internal work looking at the challenges, as I say, facing the whole surface transportation system. We've also had a large measure of input for various parts of that work from provincial governments through the highway policy work, which was a four-year policy effort. I believe an historic consensus was achieved in that work. In most spheres we fail to say we were unable to reach consensus in that piece of work. We did reach consensus for the first time in Canadian history on what constitutes that national economic route network, defining an essential route network. We've never managed to do it before, and we had the benefit of a strong degree of provincial help and input as well.

With respect to your observation that increasingly transportation must be treated as a service, that if it's going to survive it has to meet what shippers require, we would wholeheartedly endorse that view. The challenge will be to find a way to import that consideration in everything we do: in the regulation, in the approach to financing of public infrastructure, in looking at alternative uses for existing public funds. The key will be to find a way to make sure that's a driving force in everything we do.

As for the carriers, I think they understand that, or that is my impression from talking to and dealing with carriers. They understand that, because shippers are voting with their feet. There are no royalties any more. People are moving between Canada and U.S. rail very easily indeed.

It's interesting to note that the competitive line rate provisions of the NTA, which were meant to be there to help support a competitive mind-set between our two Canadian railroads, have never been used for that purpose. It's only been used to give U.S. rail access to Canadian shippers. Canadian shippers are voting with the increasing choices that are available to them to seek out and use the service that best suits them. So we agree with you.

Mr. Harris: I want to get back to my colleague's question regarding the infrastructure to be used as an economic development tool. I would like to think that economic development... it would be sort of reversed. Rather than using rail, for example, as a tool to promote economic development, it would be planned economic development that would create a demand for the rail service—rather than putting the cart before the horse. If an area of the country is going to open up to manufacturing or resource development, if there is a serious proposal, that in fact would create a market-driven demand to have an infrastructure put in place. Is that the way your group is thinking?

[Traduction]

Comment voyez-vous cet examen? Quelle orientation comptez-vous prendre?

Mme Greene: Nous ne partons pas de zéro. Nous avons les travaux de recherche qui ont été effectués par la commission royale lorsqu'elle a examiné le transport des voyageurs. Nous pouvons en outre profiter des travaux de recherche qui ont été effectués par un groupe qui a examiné le fonctionnement de la Loi sur les transports nationaux.

Ensuite, nous avons fait nos propres travaux de recherche pour examiner les défis auxquels doit faire face tout le réseau de transport de surface. Les gouvernements provinciaux ont également participé dans une large mesure à nos travaux en établissant une politique pour les routes, effort qui s'est étalé sur une période de quatre ans et qui a permis d'en arriver à un consensus historique, je pense. Dans la plupart des domaines nous ne pouvons dire que nous ne sommes pas arrivés à un consensus au cours de ces négociations. Pour la première fois dans toute l'histoire du Canada, nous sommes effectivement arrivés à un consensus sur ce qui constitue un réseau routier national économique, un réseau routier essentiel. Nous n'avions jamais réussi auparavant, et je dois dire que nous avons eu beaucoup d'aide et une grande participation de la part des provinces.

Vous dites que l'on devrait traiter de plus en plus le réseau de transport comme un service, que s'il doit survivre, il doit répondre aux besoins des expéditeurs, et nous sommes tout à fait d'accord avec vous. Le défi consistera à trouver un moyen de tenir compte de cette considération dans tout ce que nous faisons: dans la réglementation, dans notre façon de financer l'infrastructure publique, la possibilité d'autres utilisations des fonds publics qui existent. Il faudra donc nous assurer que ce principe est la force motrice dans tout ce que nous faisons.

Pour ce qui est des transporteurs, je pense qu'ils le comprennent, ou du moins c'est l'impression que j'ai acquise après leur avoir parlé et avoir transigé avec eux. Ils comprennent cela, car les expéditeurs canadiens expriment leur mécontentement en les quittant. Il n'y a plus de loyauté. Il est effectivement très facile de passer d'un chemin de fer canadien à un chemin de fer américain.

Il est intéressant de noter que les dispositions de la Loi sur les transports nationaux concernant le tarif de ligne concurrentiel, disposition qui devait aider la compétitivité entre nos deux chemins de fer canadiens, n'ont jamais été utilisées à cet effet. Elles n'ont été utilisées que pour donner aux expéditeurs canadiens accès aux chemins de fer américains. Les expéditeurs canadiens ont de plus en plus de choix et ils utilisent donc le service qui leur convient le mieux. Nous sommes donc d'accord avec vous.

M. Harris: J'en reviens à la question qu'a posée mon collègue lorsqu'il a parlé d'utiliser l'infrastructure comme outil de développement économique. Je me plais à croire que le développement économique... ce devrait être le contraire. Par exemple, au lieu d'utiliser le rail comme outil de promotion du développement économique, ce serait le développement économique planifié qui créerait une demande pour le service ferroviaire—plutôt que mettre la charrue avant boeufs. Si une région du pays s'ouvre au secteur de fabrication ou au développement des ressources, s'il y a une proposition sérieuse, en fait c'est le marché qui créerait une demande en vue de mettre en place l'infrastructure nécessaire. Est-ce ainsi que votre groupe voit les choses?

[Text]

[Translation]

• 1005

Ms Greene: Yes, I would say that's been the thinking and the policy since 1967. The National Transportation Act, prior to the 1987 reforms—in 1967 the National Transportation Act had as its objective the promotion of a spirit of competition in the transportation sector, to put the shipper's voice forward as being the driving force behind what is needed. While it is acknowledged that, historically, transportation infrastructure has been critical to economic development, transportation infrastructure alone will not generate economic development. That we have seen in many cases.

Economic opportunities change, and when they change and their location changes, the transportation needs and the infrastructure to support those needs also changes. I would say that has been the policy for 25 years now.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, folks, for coming today to explain some of your policies. I say with a great deal of respect that I was interested in your overview, but I hesitate to say you failed to touch the substantive problems in which we're interested.

In the early 1970s, with a certain amount of regulation, we were told the transportation system in Canada was in some disarray. Then in the early 1980s we went into a period of deregulation. At this stage I'm not sure whether we were better with some regulation or whether we're better without regulation. I have my own personal views, which I'll keep aside for a minute.

Then we talk about all the studies we have done, and I don't see anything we have acted on. I have a list here: a \$23-million royal commission on national transportation, and what the hell have we done on it; the National Transportation Act, statutory abuse, \$6.2 million; a transportation committee on budgetary, \$7.5 million; restructuring of the airline industry, and what have we done on it; an American high-speed rail study, and nothing's been done. The Western Grain Transportation Act may be the only area in Canadian history that has been studied more than the Constitution of Canada, and really what have we done on it?

The Chairman: We've spent a lot of money.

Mr. Comuzzi: Yes. First, I want to ask a couple of questions about rail. Then maybe if we have some time, Mr. Chairman, I can get to the trucks.

We have a rail system in this country with two rail lines. One of the rail lines already has more track in the United States than it has in Canada and is obviously geared towards north-south. As you said, there is a 5%-per-year increase in north-south traffic. We have another railway that's in debt for over \$3 billion and is increasing. It just experienced a debt of \$1 billion in the last fiscal year. We're allowing these two railways in this country to supposedly establish a national

Mme Greene: Oui, je dirais que c'est ainsi que nous voyons les choses et que c'est notre politique depuis 1967. La Loi sur les transports nationaux, avant les réformes de 1987... en 1967 la Loi sur les transports nationaux avait pour objectif de promouvoir un esprit de concurrence dans le secteur des transports, les besoins de l'expéditeur étant la force motrice pour déterminer ce qui est nécessaire. On reconnaît que par le passé l'infrastructure des transports a été critique pour le développement économique, mais l'infrastructure des transports seule ne peut créer le développement économique. C'est ce que nous avons vu dans de nombreux cas.

Les perspectives économiques changent, et lorsqu'elles changent et que les régions où le développement économique se fait changent, les besoins en matière de transport et l'infrastructure pour appuyer ces besoins doivent également changer. Je dirais que c'est la politique depuis maintenant 25 ans.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Je vous remercie d'être venus nous expliquer aujourd'hui certaines de vos politiques. Je dis avec beaucoup de respect que votre aperçu m'a intéressé, mais j'hésite à dire que vous avez omis d'aborder les grands problèmes qui nous intéressent.

Au début des années soixant-dix, alors qu'il y avait déjà une certaine réglementation, on nous a dit que le réseau canadien de transport était en plein désarroi. Puis, au début des années quatre-vingt nous avons connu une période de déréglementation. À ce moment-ci, je ne sais plus s'il valait mieux avoir une certaine réglementation, ou si nous sommes en meilleure posture sans réglementation. J'ai sur la question mon propre point de vue personnel que je laisserai de côté pendant quelques minutes.

Ensuite, il y a toutes les études qui ont été effectuées, et je constate que rien n'a été fait à la suite de ces études. J'en ai toute une liste: l'examen de 23 millions de dollars de la Commission royale sur le transport national; l'examen de la Loi sur les transports nationaux, 6,2 millions de dollars; un comité des transports sur le budget, 7,5 millions de dollars; la restructuration des transports aériens et rien n'a été fait; une étude sur les TGV américains, et rien n'a été fait. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest est peut-être le seul domaine de l'histoire canadienne qui a été étudié davantage que la Constitution du Canada, et en réalité qu'avons-nous fait à ce sujet?

Le président: Nous avons dépensé beaucoup d'argent.

M. Comuzzi: Oui. Tout d'abord, je vais vous poser quelques questions au sujet du réseau ferroviaire. S'il nous reste du temps, Monsieur le président, je pourrai ensuite aborder le camionnage.

Au Canada, notre réseau ferroviaire compte deux compagnies ferroviaires. L'une des compagnies ferroviaires a déjà plus de voies aux États-Unis qu'elle n'en a au Canada et elle dessert de toute évidence le trafic nord-sud. Comme vous l'avez dit, le trafic nord-sud augmente de 5 p. 100 par an. Nous avons une autre compagnie de chemins de fer qui a une dette de plus de trois milliards de dollars, dette qui ne cesse d'augmenter. Cette compagnie ferroviaire a enregistré un déficit

[Texte]

railway policy for Canada. They're going to now rationalize what's going to happen with rail traffic from Winnipeg east. We've already seen what's happened in Elsie's area, from Montreal east. Now we are going to Winnipeg east. We're allowing these two companies to establish a rail policy for Canada.

[Traduction]

d'un milliard de dollars au cours du dernier exercice financier. Nous permettons à ces deux réseaux de chemins de fer de fonctionner au pays censément pour établir une politique ferroviaire nationale pour le Canada. Il est maintenant question de rationaliser le trafic ferroviaire à partir de Winnipeg en allant vers l'Est. Nous avons déjà vu ce qui s'est passé dans la région d'Elsie, à l'est de Montréal. Maintenant on parle de fusionner les lignes à l'est de Winnipeg. Nous permettons aux deux compagnies de formuler la politique ferroviaire du Canada.

• 1010

I'm wondering what the Ministry of Transport, your ministry, is doing in order to review the rail policies in this country. First, I have some doubts about whether we are going to get an objective opinion from these two rail companies. I want to know what your department is doing to rationalize rail services in this country. I want to be specific on it.

Ms Greene: I'm not trying to dodge your question.

Mr. Comuzzi: I wish you wouldn't. This is very important.

Ms Greene: I do want to say that I'm not the minister. I am here as an official telling you about the work we've done as officials, and I would like you to bear that in mind.

Mr. Comuzzi: I appreciate that, but you are accountable.

Ms Greene: Yes. What are we doing on the rail policy front? I think, Mr. Comuzzi, a couple of the studies you have mentioned have been very important for provoking a debate about where we are going in the future with rail policy. Traditionally, we said we deregulated transportation in 1987. I would like to point out that we still have a statute that is 258 pages long and we still have most of that statute applying to rail.

So we have probably deregulated airlines, yes, and we have certainly deregulated rail price, yes, because price has come down by about 20% in real terms since 1987, but we definitely did not deregulate rail cost. It is very cumbersome indeed to abandon or move out of a rail line in this country, even if there is no traffic on the line, even if the line has seen no traffic in two, three, sometimes five years. It's very difficult. There is a regulatory supervision process in place to look at every rail company's application to no longer use a segment of track.

We still require a great deal of filing of information from railways that we don't require from other modes—truckers or airlines or the marine sector. We still look at aspects of rail pricing that we don't require in other modes, in other sectors.

So one of the key questions that I think your committee will want to address with us is what should be the approach to rail. Is it acceptable in the future that we would say to two companies, or more if we manage to develop a short-line industry in this country, that as regulators we are going to dictate your cost structure, even if it means the cost structure makes you uncompetitive and puts at jeopardy the very thing we want to sustain, which is a healthy rail industry? That is one

Je me demande quelles mesures votre ministère, le ministère des Transports, compte prendre en vue d'examiner la politique ferroviaire du Canada. Tout d'abord, je doute fort que les deux compagnies puissent nous donner un point de vue objectif. Je veux savoir ce que fait votre ministère pour rationaliser les services ferroviaires au pays. Je tiens vraiment à avoir des réponses précises.

Mme Greene: Je n'essaie pas d'esquiver votre question.

M. Comuzzi: J'espère bien que non. Cette question est très importante.

Mme Greene: Je tiens à dire que je ne suis pas le ministre. Je suis ici à titre de fonctionnaire pour vous parler du travail des fonctionnaires; j'aimerais que vous gardiez cela en tête.

M. Comuzzi: Je comprends, mais vous avez des comptes à rendre.

Mme Greene: Oui. Où va notre politique en matière de transports ferroviaires? Monsieur Comuzzi, je crois que les études que vous avez mentionnées étaient importantes, puisqu'elles ont provoqué un débat sur l'orientation future de notre politique ferroviaire. On dit que le secteur des transports a été dérèglementé en 1987. Je tiens à souligner que notre loi a 258 pages, et la plus grande partie vise l'industrie des chemins de fer.

Oui, on a sans doute dérèglementé l'industrie aérienne, et, oui, nous avons certainement dérèglementé les prix dans les transports par rail, puisqu'ils ont diminué d'environ 20 p. 100 en termes réels; mais nous n'avons assurément pas dérèglementé les coûts du secteur des chemins de fer. Il est très difficile d'abandonner ou de délaisser un tronçon de ligne au Canada, même s'il n'y a pas de trafic sur ce tronçon, même si la ligne n'a pas été utilisée depuis 2, 3 ou même 5 ans. C'est très difficile. Il existe un cadre de contrôle réglementaire qui exige qu'on étudie chaque demande d'abandon de tronçon faite par une compagnie de chemins de fer.

Nous exigeons de la part des compagnies de chemins de fer des renseignements que nous ne demandons pas aux autres secteurs, comme ceux du camionnage, des lignes aériennes ou du secteur maritime. Nous demandons à examiner des aspects de la politique d'établissement des prix du secteur ferroviaire, mais pas des autres secteurs de transport.

Je crois donc que votre comité devra travailler de concert avec nous pour trouver une nouvelle approche pour ce secteur. À l'avenir, sera-t-il acceptable que les responsables de la réglementation imposent une structure de coûts aux deux compagnies de chemins de fer—ou un plus grand nombre de compagnies, dans l'hypothèse où le Canada permettrait l'exploitation de lignes courtes—même si celles-ci les empêchent d'être concurrentielles et menacent l'objectif que nous

[Text]

[Translation]

question we have to ask ourselves. How do we balance that desire to let corporations have the flexibility to respond to their customers and to their cost competition pressures? That is on the one hand. How do we make sure there is an adequate level of service, particularly in areas where, were it not for rail, there probably would not be an adequate level of service? That is the kind of balance we will be trying to strike in the future.

recherchons tous, soit un secteur ferroviaire robuste? Voilà la question que nous devons nous poser. Comment pouvons-nous équilibrer le désir de souplesse de la part des compagnies leur permettant de répondre aux besoins de leurs clients et la nécessité pour elles de surveiller leurs coûts à cause de la concurrence? Et de un. Comment pouvons-nous nous assurer que les services soient adéquats, particulièrement dans des domaines où il n'y aurait aucun service de transport adéquat si ce n'était que pour le train? Voilà donc le genre d'équilibre que nous rechercherons à l'avenir.

I think it is probably going a little too far to suggest that railways are dictating rail policy, but it's not unhelpful for the railways to be in a position to say, here are the challenges we face; some of these challenges threaten our future and if there is not regulatory and policy flexibility to respond to those, then the regulation and the policy is ineffective.

Je crois qu'il est un peu exagéré de dire que les compagnies de chemins de fer sont en train de nous imposer une politique ferroviaire, mais le fait que les compagnies puissent nous expliquer les défis auxquels elles font face nous est utile. Certains de ces défis menacent notre avenir et si notre politique et notre réglementation ne sont pas assez souples pour nous permettre d'y faire face, elles seront inefficaces.

• 1015

I would say that in terms of rail policy we're asking pretty fundamental questions about how differently it should be treated. Is it justifiable in the future to treat rail in such a radically different way relative to other modes, even to the point where the very undertaking may be in jeopardy?

Nous nous posons donc des questions fondamentales sur la façon dont nous devons traiter la politique ferroviaire, si nous devons la traiter différemment. Serons-nous justifiés, à l'avenir, de traiter la politique ferroviaire très différemment des autres politiques en matière de transport, jusqu'à menacer l'existence même de ce secteur?

Mr. Comuzzi: The question still remains, who is driving the ship? Is it the rail companies or is it your department?

M. Comuzzi: On n'a pas encore répondu à la question: qui mène la danse? Les compagnies ferroviaires ou votre ministère?

Ms Greene: Eventually on the regulatory side it will be the minister and the government. Only a government and only a minister can promulgate regulations. I would expect that there will have to be revisions made to the National Transportation Act.

Mme Greene: Le ministre et le gouvernement détermineront la réglementation. Seul un gouvernement ou un ministre peut introduire la réglementation. J'imagine qu'on devra modifier la Loi sur les transports nationaux.

Mr. Comuzzi: That's possible.

M. Comuzzi: C'est possible.

It's positive that there are changes contemplated. How much time do you think we have in this country in order to put some of these necessary changes into practice? We can't keep studying things. We study things to death without making a decision. How much time, in your best judgment, do we have for the railways before one of them has to go to the wall and say, "Look, we can't operate any more; we're out of money"?

Que des changements soient envisagés est un pas dans la bonne direction. Combien de temps a le Canada pour effectuer les changements nécessaires? On ne peut pas étudier le problème éternellement. Nous étudions les choses sans prendre de décision. D'après vous, combien de temps ont les compagnies de chemin de fer avant que l'une d'entre elles soit acculée au mur et dise «Nous devons cesser nos activités faute d'argent»?

Ms Greene: I honestly can't tell you that. I'm not privy to corporate information that would allow me to give even a reasonable answer to that. All I can tell you is that, looking at the structural changes that are affecting transportation generally, and looking at the losses that have been sustained by our railways, and the regulatory burden that still exists for rail, there are certainly big problems that need addressing on rail. My own view is that the budget announcement on the surface transportation review reflects the government's determination to do just that.

Mme Greene: Je ne peux pas vous répondre. Je n'ai pas accès à des renseignements du secteur privé me permettant de vous donner une réponse valable. Tout ce que je peux dire, c'est qu'à la lumière des changements structurels qui s'opèrent de façon générale dans le secteur des transports, et qu'étant donné les pertes encourues par nos compagnies de chemin de fer, ainsi que du fait que l'industrie doit porter un fardeau réglementaire, il existe de grands problèmes que nous devons aborder. À mon avis, l'annonce d'un examen du secteur du transport de surface contenu dans le budget reflète l'intention du gouvernement d'étudier la question.

M. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): Je pense que M. Comuzzi a un peu raison quand il dit qu'on étudie cela depuis de nombreuses années. Si vous savez depuis 1990 que les compagnies de transport ferroviaires perdent de l'argent, comment se fait-il, après quatre ans, qu'on étudie cela encore? Comme M. Comuzzi le dit, pendant combien de temps va-t-on étudier cela pour venir à bout d'avoir des solutions à ces problèmes?

Mr. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): I think Mr. Comuzzi is right when he says this thing has been studied for many years. If you've known since 1990 that rail companies are losing money, why are you still studying the problem four years later? As Mr. Comuzzi said, how long are we going to study these problems before we find any solutions?

[Texte]

Comme vous le savez, dans le domaine de la transportation, les camions coûtent peut-être un petit peu moins chers; mais nos routes nous coûtent un peu plus cher qu'un chemin de fer. Quand vous dites que le chemin de fer est financé par la partie privée, les chemins asphaltés sont la partie du gouvernement et c'est nous qui payons pour cela.

Après tant d'années de pertes au sein de la compagnie dans le domaine du transport, quel est le plan d'action? Vous avez sûrement un plan d'action, une solution, ou deux, ou trois à suggérer avec les études que vous avez faites et avec tout ce que cela a coûté avec la commission royale d'enquête sur les transports. Est-ce qu'il va y avoir des propositions? Il doit y avoir des solutions. Vous devez avoir des suggestions à faire!

Quand vous dites que vous n'êtes pas le ministre, que vous n'êtes que fonctionnaire, je le sais très bien madame. Mais lorsque j'ai demandé quelque chose à un ministre dernièrement, je peux vous dire que je me suis ramassé avec le fonctionnaire et non avec le ministre. Je n'ai pas la réponse du ministre, mais j'ai la réponse du fonctionnaire parce que j'ai l'impression que ce ne sont pas les ministres qui dirigent mais plutôt les fonctionnaires.

Mr. Fontana (London East): It proves that the system is working well.

Mr. Lavigne: Yes, it's working well, but I don't get the answer. I get the answer from the *fonctionnaire*, not from the minister.

Vous qui êtes fonctionnaire, avez-vous des réponses? Je pense que c'est de vous que viennent les réponses. Elles ne viennent pas du ministre du tout. Est-ce qu'il y a des solutions? Il doit sûrement y avoir un plan d'action. Il doit sûrement y avoir quelque chose qui se fait dans votre ministère. Les fonctionnaires ont des réponses à souffler à l'oreille du ministre pour lui dire: écoutez, la direction, c'est par là!

Ms Greene: I will tell you my personal views on what it will probably take to—

Mr. Lavigne: Have you got something written in the book, or something that we can get?

[Traduction]

As you know, in the area of transportation, trucking is a little bit cheaper; but our roads cost a little more than our railways. You said that the train is financed by the private sector, but asphalted roads are paid for by our government, in other words, by tax payers.

After so many years of losses on the part of one transportation company, what is our action plan? You can surely suggest an action plan, or one, two or three solutions given the number of studies you have done, including the Royal Commission on Transportation, and all the money that was spent there. Do you have any proposals? There must be some solutions. Surely you have suggestions!

You said you are not the minister, that you are but an official; I'm aware of that, Madam. But when I recently asked some question of a minister, let me tell you that I ended up dealing with the official and not the minister. The Minister did not answer my question, the official did. I have the impression that officials—not ministers—are in charge.

M. Fontana (London-Est): Cela prouve que le système fonctionne bien.

M. Lavigne: Oui, il fonctionne bien, mais je n'ai pas encore eu de réponse. J'obtiens la réponse du fonctionnaire, non pas du ministre.

Since you are an official, do you have an answer? I think you're the one with the answers. Not the minister. Are there any solutions? Surely you have a plan of action. Surely your department is doing something about it. Officials whisper answers in the minister's ear. They tell him what to say.

Mme Greene: Je vais vous donner mon point de vue personnel sur ce qu'il faudra probablement faire pour. . .

M. Lavigne: Avez-vous quelque chose sur papier, quelque chose qu'on pourrait obtenir?

• 1020

Ms Greene: Not at the moment. I am sorry.

The Chairman: It will become written as soon as she speaks, though.

Ms Greene: I think the problems themselves suggest some of the solutions. Some of the solutions are going to have to be made by the corporations internally. They have to bring their costs down, and on that side that means all aspects of costs from their labour compensation costs to their infrastructure maintenance costs. They have to bring those costs down, from the corporations' side.

From the government policy side, we have to come to terms with how much of the current rail network we have to have in this country and what is the most expeditious way to allow the rail companies not to have to maintain what we do not need as a country.

Secondly, on the regulatory side, we have to look at harmonization of regulation, particularly in the area of trucking. I think that is costing the transportation system, overall, literally hundreds of millions of dollars.

Mme Greene: Pas à ce moment-ci. Je suis désolée.

Le président: Par contre, elle aura quelque chose sur papier dès qu'elle aura parlé.

Mme Greene: Je crois que les problèmes eux-mêmes suggèrent des solutions. Certains choix devront être faits par les sociétés elles-mêmes. Elles devront réduire leurs coûts, ce qui comprend les frais de main-d'œuvre ainsi que les frais d'entretien de l'infrastructure. Elles doivent elles-mêmes diminuer ces coûts.

Le gouvernement, lui, devra décider de l'étendue du réseau ferroviaire au Canada et comment permettre aux sociétés de chemins de fer d'abandonner, de la façon la plus efficace possible, des tronçons de lignes dont le pays n'a pas besoin.

Deuxièmement, nous devons chercher à harmoniser la réglementation, surtout en ce qui concerne le camionnage. Je crois que le manque d'harmonisation coûte au système des transports, en général, manifestement des centaines de millions de dollars.

[Text]

My other solutions would be to encourage as much as we can the application of technology to transport. As I said in my opening remarks, this is a sector that has lagged behind others. We can make the surface transportation system more efficient in terms of time and cost by the application of technologies that currently exist, in the electronic data side, in the satellite positioning side—in several areas. So technology application has to be part of the solution for a better surface system.

While you mentioned, in effect, that governments finance the road system, there is always a priority or a competition for those government resources on the road system. It seems to me that when we look over time at which segments of that 800,000-kilometre network have attracted the largest share of resources, it is not the 25,000 kilometres that constitute the national economic route system. So in the competition for scarce resources, we have to start giving priority to the national highway system. Perhaps we need to find a basis for funding in a more constant way so we will not increase our costs as a nation when the time comes to upgrade the roads because we failed to do ongoing maintenance.

So those are some of my solutions.

First and foremost, though, it requires us to come to terms with the fact that we probably don't need the extensive rail network that we have in this country and that rationalization, while difficult in some local areas, is probably going to be essential if we are going to be part of the revitalization of the rail industry. That is what we need to come to terms with.

The Chairman: Mr. Lavigne, I have to cut you off. Sorry.

Mr. Lavigne: They always say, "We are studying, we are studying, we are studying".

The Chairman: We will get your name down again if you like.

Mr. Lavigne: We are just studying. We are going to open a school, not a railway.

The Chairman: Mr. Mercier.

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): J'ai écouté votre exposé avec intérêt. Vous nous dites qu'il y a de plus en plus de transport qui se fait par camion et que, par conséquent, ça pose des problèmes de rentabilité pour le rail et que donc, il pourrait arriver que l'on doive supprimer certaines lignes. Pourtant il y a certains inconvénients à le faire; tout d'abord, il y a celui qu'a souligné M. Lavigne, à savoir que les routes sont entretenues par les provinces et par conséquent, ce transfert revient à augmenter les dépenses des provinces. Deuxièmement, vous nous disiez aussi que dans l'Ouest le transport est surtout du transport en vrac et que cela conduit les camions à être de plus en plus énormes; cela pose d'autres problèmes: les routes se creusent d'ornières et leurs coûts d'entretien augmentent.

Et troisièmement, voici un point de vue qui, je pense, n'a pas encore été soulevé aujourd'hui. Le rail présente sur le plan de l'environnement des avantages par rapport à la route; les dégâts à l'environnement finissent toujours par se traduire par

[Translation]

Une autre solution serait d'encourager, dans la mesure du possible, l'utilisation des technologies dans le domaine du transport. Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, ce secteur traîne la patte en ce qui concerne la technologie. Nous pouvons rendre nos réseaux de transport de surface plus efficace au point de vue du temps et de l'argent en appliquant les technologies qui existent déjà, telles l'informatique et les satellites, dans plusieurs domaines. L'application des technologies joue donc un rôle dans l'amélioration de nos réseaux de surface.

Comme vous l'avez dit, les gouvernements financent en effet le réseau routier, mais les diverses parties se font concurrence pour obtenir les fonds fédéraux ou elles les obtiennent à titre prioritaire. À mon avis, au fil du temps, les 25 000 kilomètres de chemins de fer n'ont pas obtenu la plus grande partie des fonds alloués à l'entretien des 800 000 kilomètres de réseaux de surface. Puisque les ressources sont limitées, nous devons donner la priorité au réseau national des autoroutes. Nous devons peut-être trouver des sources financières plus fiables de façon à éviter d'augmenter nos coûts lorsque viendra le temps de refaire nos routes, faute de les avoir entretenues régulièrement.

Voilà donc quelques-unes de mes solutions.

Mais d'abord et avant tout, nous devons accepter le fait que nous n'avons probablement pas besoin du vaste réseau ferroviaire existant et que la rationalisation, même si elle fera du tort dans certaines localités, est probablement essentielle si nous voulons revitaliser l'industrie ferroviaire. Voilà ce que nous devons d'abord accepter.

Le président: Je dois vous couper la parole, monsieur Lavigne. Je m'en excuse.

M. Lavigne: Ils répètent sans cesse: «Nous étudions, nous étudions, nous étudions».

Le président: Je peux inscrire votre nom sur ma liste, si vous voulez.

M. Lavigne: Nous ne faisons qu'étudier. J'ai l'impression qu'on ouvre une école et non un chemin de fer.

Le président: Monsieur Mercier.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): I listened to your presentation with interest. You say that more and more goods are shipped by truck and that this has a negative impact on railroad's revenues. As a consequence, some lines would have to be abandoned. But that would be problematic. First, as Mr. Lavigne said, roads are paid for by the provinces and if there was a transfer from rail to road, provincial spending would increase. Second, you said that in Western Canada, most goods shipped are bulk goods and that consequently trucks are getting bigger and bigger. This causes other problems: potholes. So maintenance costs increase.

Third, here's a point of view which I don't think has been expressed yet today. Railroads are more environmentally friendly than roads; environmental damage always leads to higher costs, even if it is difficult to assess them. What do you think of the

[Texte]

des problèmes de coûts, même s'il est difficile de les chiffrer. Qu'est-ce que vous pensez de la solution qui a déjà été préconisée et qui consiste en un mariage du rail et de la route? Pour les transports à longue distance tout au moins, on fait monter le camion sur des wagons spéciaux, ou bien on emploie des conteneurs de sorte que l'on concilie l'avantage du camion, qui est le porte-à-porte, avec l'avantage du train qui favorise l'aspect environnemental.

[Traduction]

solution which has already been mentioned and which calls for a merger of rail and road? For long distance travel at least, trucks could go on special rail cars or into containers; that way, we get the best of both worlds. Trucking and door to door travel, and the train to protect the environment.

• 1025

Ms Greene: Sir, I think you're right. The railways were already trying to do just that.

There is a distance beyond which trucking is no longer cost competitive. In order to combine the flexibility of a door-to-door service, the whole intermodal movement in rail, which has been ongoing for over 15 years, has been designed to do just that. However, a very, very large share of our traffic is going distances that are truck competitive.

It's true that bulk commodities are generally going over longer distances, but they're not really appropriate for containerization. So it's a share of the general merchandise traffic that would be amenable to this intermodal approach.

Both railways have alliances with trucking companies or in fact they have their own intermodal operations to capture the benefits of both modes in the exact way you posit. That is very helpful to rail. It does make rail more competitive for a margin of that traffic in which they are now competing, but in my judgment that's not going to save rail.

There are other problems on the cost side, such as structural and network problems, which will need to be addressed. That will help them retain a share of their general merchandise traffic, and they may even recapture some that has been lost to trucking, but that alone is not sufficient.

M. Mercier: Merci. Madame, je comprends très bien. Vous n'avez pas relevé mon objection concernant l'environnement. Et cela est une question qui préoccupe de plus en plus les gens et qu'il est, par contre, difficile de prendre en considération parce que les coûts des dommages à l'environnement ne sont pas encore faciles à chiffrer; mais ils existent. Par conséquent, même sur les petites lignes, ces coûts cachés pourraient nous amener, de façon globale, à considérer que le rail est plus intéressant que la route. Et le rail deviendrait tout à fait meilleur de ce point de vue si, comme cela se fait dans la plupart des pays occidentaux, le réseau était électrifié.

Mme Greene: Ah, cela est vrai en Europe où c'est. . .

M. Mercier: Et puis, il faut prendre en considération, tout au moins au Québec et en Ontario, et dans d'autres provinces aussi, le fait que les ressources électriques sont surabondantes. Le pays étant relativement assez plat, installer un réseau électrique revient moins cher qu'en Suisse.

Mes deux sous-questions concernent donc l'environnement et l'électrification. Qu'en pensez-vous?

Mme Greene: Je crois que vous avez raison, monsieur. Les compagnies de chemin de fer essaient déjà d'accomplir cela.

Au-delà d'une certaine distance, il n'est plus rentable de transporter des biens par camions. Afin de combiner la convenance d'un service porte-à-porte, la tendance du système intermodal dans le domaine ferroviaire, qui s'est dessiné au cours des 15 dernières années, a été conçue à cette fin. Par contre, une très bonne partie de notre transport se fait sur des distances qui font concurrence au camionnage.

Il est vrai que les denrées en vrac sont généralement transportées sur des distances plus longues, mais ces denrées ne se laissent pas facilement transporter par container. Donc une partie du transport en général des marchandises pourrait être fait sur le système intermodal.

Les deux sociétés ont des alliances avec des entreprises de camionnage; en fait, elles ont leurs propres opérations intermodales afin de bénéficier des deux modes de transport tels que vous l'avez décrit. C'est très avantageux pour le secteur ferroviaire. Ce système rend les chemins de fer plus concurrentiels dans un secteur où ils affrontent déjà la concurrence, mais à mon avis cela ne suffira pas à sauver ce secteur-là.

Il existe d'autres problèmes reliés aux coûts, tels les problèmes structurels et de réseau, sur lesquels on devra se pencher. Ainsi, ils pourront garder leur part de transport général des marchandises, et pourront même recapturer la part qui a été perdue au profit du camionnage. Mais cette solution à elle seule n'est pas suffisante.

Mr. Mercier: Thank you. I understand that, Madam. You haven't addressed my argument about the environment. The environment is an issue which concerns people more and more, but it is difficult to factor in costs resulting from damage to the environment; but they exist. Consequently, even on short lines, these hidden costs could, taken together, make us lean towards railways rather than roads. The train would be the best solution if it could operate on electricity as is the case in most Western countries.

Ms Greene: Yes, it's true that in Europe. . .

Mr. Mercier: As well, we have to take into account the fact that in Ontario and Quebec, as well as in other provinces, there is an overabundance of electricity. Since our country is relatively flat, it would cost less to install an electric rail system than in Switzerland.

My two sub-questions therefore deal with the environment and electricity. What's your opinion?

[Text]

Ms Greene: I agree with your observation that it's very difficult to measure the environmental advantages of rail relative to road. An attempt was made by the royal commission to do just that, and the findings were very inconclusive. I think the intuitive view that rail is probably more environmentally friendly was at least challenged in that report.

When we talk about diesel locomotives and look at the advances that have been made in emission standards for trucking, which are continuing and becoming ever more rigorous, it's certainly by no means clear how that environmental equation actually comes out.

• 1030

On the matter of electrification, I believe that would just simply be a far too expensive undertaking for our system right now. That would be a radical change, and if railways are not recovering their cost of capital now, I cannot see how they could recover the cost of that scale of investment.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): The more I listen to this, the more I wonder what we are doing, all of us, with regard to surface transportation. We don't own the trucking outfits. We certainly don't own CP Rail, and the president of CN Rail comes in and tells us the fact we own that is coincidental, that it is, in essence, a private company of which we happen to be the shareholders. That is an interesting strategy.

Most of the cost that the rail system gets hit with is provincial, although certainly the federal government takes its chunk. What are we doing to harmonize with the provinces the fees and taxes and everything that we impose on all these companies? Obviously, if there is to be change in that direction it has to come at the provincial level. So what type of discussions have been carried on to that end?

Ms Greene: There have been two high-level discussions, one at the ministerial level, to consider the whole issue of taxation of transportation, particularly rail. You're right, Mr. Gouk. In the case of rail the levels of taxation are very high relative to other transportation modes and relative to other segments of the economy. Rail pays roughly 15% of its revenues in tax. I think the insurance industry pays 1.2%, and the manufacturing industry pays about 3% of its revenues in tax. Levels of rail taxation are very high, and they are primarily due to the application of municipal property taxes and diesel fuel taxes to rail at the provincial level. Although there is some federal tax in there as well, it's a much smaller component.

This is a difficult issue for governments to grapple with, for reasons that are clear. If a tax break or a tax reduction is going to be made, there has to be some reduction in the need for the revenue. Either there has to be a similar reduction on the expenditure side so that you don't need that revenue, or the revenue has to be made up from some other source. Somebody will have to be taxed more highly. That's the very practical problem with which both levels of government are grappling.

[Translation]

Mme Greene: Je suis d'accord avec votre observation qu'il est très difficile d'évaluer les avantages qu'a le rail par rapport à la route en ce qui concerne l'environnement. La Commission royale avait justement tenté de le faire, mais les résultats n'ont pas été très concluants. Je crois que la croyance populaire que le rail était plus favorable à l'environnement avait été mise au défi dans le rapport.

Les locomotives fonctionnent au carburant diesel et les normes d'émission pour les camions ont été resserrées et le seront encore davantage; par conséquent, il n'est pas du tout évident que le transport par train endommage l'environnement moins que le transport par camion.

Quant à l'électrification, c'est une option beaucoup trop chère pour nos moyens à l'heure actuelle. Ce serait un changement radical et les chemins de fer n'arriveraient pas à couvrir actuellement leurs frais, je ne vois pas comment ils pourraient amortir un tel investissement.

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Plus j'écoute ce qui se dit, plus je me demande ce que nous pouvons faire dans ce domaine. Les entreprises de camionnage ne nous appartiennent pas. Il est certain que le CP n'est pas à nous et le président du CN nous dit que notre contrôle sur son entreprise est purement théorique puisqu'en réalité c'est une compagnie privée dont nous ne sommes que les actionnaires. C'est un point de vue intéressant.

Les coûts supportés par les chemins de fer sont en majeure partie d'origine provinciale bien que le fédéral n'oublie pas de se servir au passage. Que faisons-nous en vue d'harmoniser avec les provinces les droits, les taxes et autres prélèvements que nous imposons à toutes ces compagnies? Il est évident que s'il doit y avoir des changements cela se fera au niveau provincial. Quelles discussions ou quelles négociations sont menées à ce propos?

Mme Greene: Deux séries de négociations de haut niveau sont menées, dont une au niveau ministériel, qui portent sur toute la question de la fiscalité supportée par les transports, et tout particulièrement le rail. Vous avez raison, monsieur Gouk. Dans le cas du rail la fiscalité est très élevée comparativement aux autres modes de transport et comparativement aux autres secteurs de l'économie. Le rail débourse près de 15 p. 100 de ses recettes sous forme de taxes. Je crois que dans les assurances c'est 1,2 p. 100 et dans le secteur manufacturier environ 3 p. 100. Les prélèvements fiscaux pour le rail sont très élevés et se sont principalement les taxes municipales et les taxes sur le diesel imposées par les provinces qui en sont responsables. Il y a quelques taxes fédérales aussi mais elles sont comparativement minimes.

Pour les gouvernements c'est une question difficile à résoudre pour des raisons bien claires. Toute exemption ou toute réduction fiscale correspond à un manque à gagner. Il faut soit réduire d'autant les dépenses soit trouver une autre source de revenu. Il faut augmenter la fiscalité dans notre secteur. C'est un problème pratique auquel les deux niveaux de gouvernement s'efforcent de trouver une solution.

[Texte]

There is a wider recognition now that it is a problem. I think that has come about in the past two years. Railways have been talking about this for about five years, and in the past two years we have systematically documented what are the levels of taxation and what are the contributing factors. At least both levels of government are aware of the problem now, which was not the case as little as a couple of years ago.

I'm not sure what governments are going to be able to do about it. Until we grapple with that expenditure problem or the need to replace those revenues from some other source, it's asking governments to do something that is very difficult indeed. However, I think there is some room for optimism on that front. Federal and provincial governments will be taking this matter up again in July when ministers meet, and I guess we will see at that time.

Mr. Gouk: Just in keeping with that, I'm looking, as an example, at one particular section of track that I know. It's only 60 miles long. It was hit with a grand total of \$2 million in taxes at various levels. They applied for some relief and didn't get it, so instead sought and got abandonment. What sort of investigation or study is being done into the concept of yes, we can't afford, we don't have the money to give away the taxes we charge, we need every dime that we get; in fact, we need about ten times what we get? At the same time, we can't turn around and start taxing the trucking industry, unless we simply want to make them uncompetitive as well, in which case everything's going to go south.

• 1035

But when we don't give this tax relief, there are other costs. We've lost most of that \$2 million in revenue because that rail line has been abandoned, and at the same time we have a huge increase in highway maintenance for which the trucking industry doesn't even begin to pay. The most recent studies I've seen on that say that, at best, they pay maybe one-eighth. In fact, there's a study in Quebec at the university level that says that a heavy truck is 29,000 times harder on the highway than a car is. I find myself still a bit skeptical of that, yet it seems to be an accepted study.

So what sort of investigation has been done of the concept that on one hand we can't afford to drop the taxes, yet on the other hand if the rail lines shut down we lose them anyway and we have all kinds of other associated costs?

The problem is that we look at this from the national perspective. The downloading is on the provinces. So we say, hey, we're not giving up our revenue—but when we don't and the line shuts down, the load on the other side of the equation is provincial.

Are we dealing with this?

Ms Greene: It's certainly recognized.

Let's deal first with the line abandonment because of the failure to give a tax break. In the NTA right now, if a line is going to be abandoned, then a provincial government or another user of that line can apply to pay the necessary costs of operating the line in order to keep it going. That provision has been in place for years, but it has never been used.

[Traduction]

On reconnaît aujourd'hui de plus en plus la réalité du problème. Cette réalité est devenue évidente au cours des deux dernières années. Cela fait cinq ans que les chemins de fer le disent, et au cours des deux dernières années nous avons fait un relevé systématique de tous les prélèvements et de tous les facteurs qui contribuent. Au moins, les deux niveaux de gouvernement sont aujourd'hui conscients du problème, ce qui n'était pas le cas il y a seulement trois ans.

Je ne suis pas certaine de ce que pourront faire les gouvernements. Tant que nous n'aurons pas trouvé de solution au problème des dépenses ou tant que nous n'aurons pas trouvé d'autres sources pour remplacer ces recettes, la tâche des gouvernements sera très difficile. Toutefois, je crois qu'il y a certaines raisons d'être optimistes. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont inscrit de nouveau cette question à l'ordre du jour de la réunion ministérielle de juillet et nous verrons bien alors.

M. Gouk: Justement à ce sujet, à titre d'exemple, je pense à un tronçon que je connais particulièrement bien. Il ne fait que 60 milles de long. Les prélèvements imposés par les divers paliers de gouvernement se montaient à 2 millions de dollars. La compagnie a demandé des aménagements et, n'ayant pas obtenu satisfaction, a fini par obtenir l'autorisation d'abandonner ce service. A-t-on la preuve que les gouvernements ne peuvent se passer de ces recettes, que chaque sou compte et qu'en réalité il leur en faudrait dix fois plus? D'autre part nous ne pouvons imposer le secteur du camionnage au point de le rendre lui aussi non compétitif à la grande joie de nos concurrents du Sud.

Mais refuser ces aménagements fiscaux, cela finit par coûter cher. L'abandon de cette ligne nous a fait perdre pratiquement deux millions de dollars de recettes et a fait faire en même temps un bond énorme aux frais d'entretien du réseau routier, la participation des entreprises de camionnage se montant à une obole. D'après les dernières études que j'ai pu voir, au mieux, leur contribution à ces dépenses est d'un huitième. En fait, d'après une étude universitaire faite au Québec l'incidence nuisible d'un de ces gros camions sur la route est 29 000 fois plus élevée que celle d'une voiture. Cela me semble un peu beaucoup mais apparemment c'est une étude digne de foi.

D'un côté nous avons les gouvernements qui prétendent ne pouvoir renoncer à ces rentrées fiscales et d'autre part quand ces lignes sont abandonnées cela entraîne toutes sortes d'autres dépenses. A-t-on réfléchi à ce dilemme?

Le problème est que nous envisageons la situation dans une perspective nationale. Ce sont les provinces qui ont le plus à perdre. Nous refusons de perdre ces recettes mais quand les lignes sont abandonnées, ce sont les provinces qui y perdent le plus.

Est-ce qu'on y a réfléchi?

Mme Greene: Certainement.

Commençons par ces abandons de lignes provoqués par ces refus d'aménagements fiscaux. Conformément aux règles de l'Office national des transports, actuellement, quand une ligne est sur le point d'être abandonnée, le gouvernement provincial ou un nouvel utilisateur peut proposer d'assumer les coûts nécessaires pour la maintenir en opération. Cette disposition existe depuis des années mais n'y a jamais eu recours.

[Text]

[Translation]

One test of the public-interest validity of a line is whether anyone is prepared to pay the costs of operating it. So, on the abandonment side, if in your case no one is prepared to pay the costs of operating that line—I don't say that's a complete and full test of whether it is a necessary part of the system, but it is certainly one benchmark—and no one is prepared to give a tax break in the order of \$2 million to keep it operating, then maybe the best is that it will no longer be part of the system, because the costs of maintaining it will no longer get dumped on the user.

On the issue of abandonment of the line increasing the maintenance costs of the road, conceptually that's true, but for years there has been no traffic on the many lines that are abandoned. So it all depends. There's a greater use of the road system only if the line actually was bearing traffic that's now going to move to the road system, but in many cases that's not the case. So it depends on whether or not there are going to be concomitant road cost increases.

On allocation or apportionment of responsibility among various categories of users, we've never been able to do that in Canada. A couple of states, Oregon being notable amongst them, have had about 20 years of cost apportionment work, so the heavy weight of a truck will pay many times more in fuel tax than an automobile user. We are looking at how we could go about developing that sort of a real user-pay or fairer user-pay system in Canada, but we're a long way from it, because you need an enormous amount of data in order to support a claim that one category of user should pay two or five or ten times more than another category of user.

With respect to our road system, if this is complicated everywhere on the globe, then it is many times more complicated in Canada, where as much as 75% of the degradation of the road system is due to climate conditions and not wear and tear on the roads at all. So you're talking about a smaller share of the damage.

That's not to say that we're not looking at it.

• 1040

One element of the technology advance that I mentioned is that when we get to a system where we're using electronic licence plates to track and weigh truck traffic, that may be the beginning. It will be a long way in coming, but that may be the beginning of having the information that would allow us to really test which categories of user are causing how much depletion of the road system.

The Chairman: Ms Greene, are you starting to accumulate all that information now?

Ms Greene: No, we don't have—

The Chairman: So the process hasn't even begun, and the process is going to be that much longer if we wait.

Ms Greene: I think the process to do fair cost apportionment work in Canada is some years off, but I think it begins with the application of technology so that you can measure different weight classes of vehicles, different depletion rates on the road system, and we are not able to do that.

Un des tests permettant de déterminer l'intérêt public représenté par une ligne est que quelqu'un soit disposé à assumer le coût de son exploitation. Donc, si dans votre cas personne n'est disposé à assumer les frais d'exploitation de cette ligne—je ne dis pas que c'est une condition suffisante pour déterminer l'intérêt public mais certainement une condition nécessaire—et que personne n'est disposé à renoncer à des recettes fiscales de l'ordre de deux millions de dollars pour qu'elle survive, il est peut-être préférable qu'elle soit abandonnée et que le coût de son entretien ne reste pas à la seule charge de son utilisateur.

Maintenant, quant à l'augmentation des frais d'entretien du réseau routier, chaque fois qu'une ligne est abandonnée, en théorie, c'est exact, mais cela fait des années qu'il n'y a plus de trafic sur nombre des lignes qui sont aujourd'hui abandonnées. C'est donc circonstanciel. Il y a plus grande utilisation du réseau routier uniquement dans le cas où la ligne était véritablement utilisée et que ce trafic est détourné sur le réseau routier, mais c'est plutôt exceptionnel. Il n'y a pas forcément de répercussions sur le réseau routier.

Nous ne sommes jamais arrivés au Canada à répartir exactement la responsabilité entre les diverses catégories d'usagers. Un ou deux états, dont notamment l'Oregon, font payer une taxe sur les carburants fondée sur le poids pour participer à l'entretien du réseau routier. La taxe est beaucoup plus élevée pour les camions que pour les voitures. Nous essayons de voir comment nous pourrions appliquer un tel système, plus juste pour les usagers, au Canada, mais nous sommes encore loin d'aboutir car il faut des dossiers très probants pour justifier la nécessité de faire payer à une catégorie d'usagers de cinq à dix fois plus qu'une autre.

Dans tous les pays du monde, les réseaux routiers ont des problèmes d'entretien mais c'est encore pire au Canada où 75 p. 100 des dégâts sont provoqués par les conditions climatiques et non pas par les usagers, car les dégradations qu'ils provoquent sont minimes.

Cela ne veut pas dire que nous ne nous y intéressons pas.

Un des éléments de progrès technique que j'ai déjà mentionné ce sont ces plaques minéralogiques électroniques qui permettent de suivre et de déterminer le poids des camions. Quand nous pourrons le faire ce sera un début. Ce n'est pas pour demain mais cela nous permettra d'avoir les renseignements nécessaires pour attribuer à chaque catégorie d'usagers le degré de détérioration du réseau routier dont ils sont responsables.

Le président: Madame Greene, est-ce que vous avez déjà commencé à colliger ces renseignements-là?

Mme Greene: Non, nous n'avons pas. . .

Le président: Vous n'avez pas encore commencé et plus nous attendons plus nous prenons du retard.

Mme Greene: À mon avis, il faudra encore quelques années pour que cette contribution personnalisée, par catégorie d'usagers, entre en vigueur car il nous faut une technologie permettant de déterminer des catégories de poids de véhicules, les différents degrés de dégradation du réseau, ce que nous ne pouvons pas encore faire.

[Texte]

The Chairman: But don't we already have all that information?

Ms Greene: No, we do not.

The Chairman: When a truck stops at a toll, provincially they have these weigh stations and they know the size of the truck and how much it can carry, and how much it does carry and—

Ms Greene: But you cannot measure that truck's use of the total road system relative to other users of the system. We just don't have the kind of information that would allow us to make a valid apportionment of cost.

The Chairman: Part of the problem we have in this country today, I believe, is a lack of coordination intermodally. We talked today about rail. We will talk tomorrow about air, and some other day we'll talk about the St. Lawrence Seaway—all important discussions, all questions that have to be answered, or tried to be answered, but how much work do you do coordinating between the modes?

It seems like a big question unless you take an example. Let's take Pearson Airport. If Pearson Airport thinks it can do that much better job with a fourth runway, how much coordination is done by the decision-makers on the fourth runway at Pearson and transportation links to downtown Toronto or other locations, so we're going from air to rail to road to supplying the seaway? How much discussion goes on between the modes?

Ms Greene: Let me deal with the question in two ways. Historically, transportation planning did not consider the trade-offs between modes, or the trade-offs in investment in one mode relative to the other. Up until the 1970s we tended just to build the next mode. For example, we had the rail system in the beginning. When trucking became possible we greatly expanded the road system, so we had parallel surface networks. When commercial aviation came on stream because of the different timeframes, we just built that network too.

The Chairman: So we were dealing with each of these in isolation.

Ms Greene: We were dealing with each of them in isolation. In the 1970s, as part of the whole urban—

The Chairman: I don't mean to interrupt, and I don't want to be rude, but saving time, can we jump to the 1990s and say whether we are today doing any coordinating?

Ms Greene: I would say yes, much more than we have in the past.

The Chairman: Who does that coordinating?

Ms Greene: It's done inside the department. It's done with other levels of government. Cooperation agreements that we have with other levels of government try to coordinate between the modes, and the shipper himself is doing a lot of

[Traduction]

Le président: Mais n'avons-nous pas déjà tous ces renseignements?

Mme Greene: Non, pas encore.

Le président: Quand un camion s'arrête à un péage, il y a dans toutes les provinces des stations de pesage où sont notées la taille du camion, le poids maximum de ce qu'il peut transporter, le poids de ce qu'il transporte et. . .

Mme Greene: Mais nous ne pouvons pas mesurer l'utilisation par ce camion de l'ensemble du réseau routier et faire la comparaison avec les autres usagers. Nous n'avons pas ce genre de renseignements qui nous permettrait de répartir raisonnablement et objectivement les coûts entre les divers usagers.

Le président: Je crois qu'une partie du problème de notre pays aujourd'hui est le manque de coordination entre les modes de transport. Aujourd'hui nous parlons rail, demain nous parlerons air, et un autre jour nous parlerons de la voie maritime du St-Laurent—sujets tout aussi importants les uns que les autres, questions auxquelles il faut apporter une réponse ou une tentative de réponse, mais que faites-vous de la coordination entre les modes de transport?

La question peut sembler vaste à moins de l'illustrer par un exemple. Prenons l'aéroport Pearson. Si les responsables de cet aéroport estiment qu'une quatrième piste est indispensable, discuteront-ils de l'incidence au sol au niveau des liaisons avec Toronto ou d'autres destinations, des liaisons par le rail puis par la route jusqu'à la voie maritime? Y a-t-il des discussions entre les responsables des différents modes de transport?

Mme Greene: Permettez-moi de répondre à votre question de deux manières. Autrefois, dans la planification des transports, on ne tenait pas compte de l'interaction entre les différents modes ni des avantages financiers comparatifs d'un mode par rapport à l'autre. Jusqu'aux années soixante-dix nous sommes simplement passés d'un mode de transport à un autre. Par exemple, au début c'était le chemin de fer. Quand le secteur du camionnage s'est développé nous avons étendu le réseau routier et nous nous sommes retrouvés avec deux réseaux parallèles de transport en surface. Quand l'aviation commerciale est arrivée, les paramètres étant différents, nous avons tout simplement construit un nouveau réseau.

Le président: Chacun de ces modes a donc été traité de manière isolée?

Mme Greene: Oui. Pendant les années soixante-dix, dans le cadre de l'urbanisation. . .

Le président: Je ne voudrais pas vous interrompre ni être impoli mais pour gagner du temps est-ce que vous ne pourriez pas passer directement aux années quatre-vingt-dix et nous dire ce que nous faisons aujourd'hui sur le plan de la coordination?

Mme Greene: Beaucoup plus qu'autrefois.

Le président: Qui est responsable de cette coordination?

Mme Greene: Le ministère. En collaboration avec d'autres paliers de gouvernement. Des accords de coopération signés avec d'autres paliers de gouvernement essaient de promouvoir la coordination entre les différents modes de transport et les

[Text]

coordination. One of the fastest growing areas in transportation is that whole logistics area. These are people who are mapping out the fastest, most cost-effective way using all modes to get a good to where it's supposed to go.

The Chairman: In your opinion are we coordinating enough? Are the modes coordinating enough so that we are taking into consideration all modes when we or any government makes a decision in transportation? Are we considering all modes to the point where one is being considered, or the impact on others is being considered, or the advantages of including another are being considered?

Ms Greene: I would say we're doing better, but it's not enough. There's a long way to go. It's a lot to get your arms around because we're not just starting from scratch. We've got a lot that's already in place, and many times some costs tend to drive us in a particular direction.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): With regard to the review, Ms Greene, is it not true that we now have a lot of information and that another review is going to tell us a lot of the things we already know? For example, we have more railroads than we need in this country, and we have more railroads by far than we can afford in this country. Your review is likely going to tell you that. We know that.

We're maintaining railroads for reasons that no longer exist. There's a date somewhere way back when we built a railroad to tie the country together. There are now other modes that tie the country together. The railroad was a fine idea then.

I notice the minister says that railroads don't make his heart go pitter-patter, or something like that. That's a very dramatic statement from the minister.

But what I'm concerned about is that railroads now seem to be able to do very few things that can't be done better by other modes of transportation. We have to admit that. If we're going to maintain the idea that there's something about railroads—I know they're romantic and I like to hear the train going—I don't really think that's reason enough to justify maintaining them when they don't make any sense.

Then, the final straw is that seemingly when you come to all these conclusions, the regulatory process hems you in. You can't make the changes that have to be made. Maybe the review should be on the regulatory process. We know the rest of the stuff.

I'm not just trying to take a cheap shot at you, your committee, or your review team, but it isn't any use to go out and come back with the same conclusions we've been drawing for years around here and expect that to create a lot of interest. It won't. You're telling people what they already know.

I would much rather see the review process deal at some point with the regulatory process.

I thought the idea of a merger for everything east of Manitoba was a splendid one. That was addressing the problem. We have two railroads running parallel to one another and both are losing money. Anybody would suggest that we have one

[Translation]

expéditeurs eux-mêmes essaient de promouvoir un maximum de coordination. Un des secteurs dont la croissance est la plus rapide dans les transports est celui de la logistique. Ces gens-là ont la responsabilité de trouver le moyen le plus rapide, le plus économique en utilisant tous les modes de transport pour faire parvenir un produit du point A au point B.

Le président: À votre avis, la coordination actuelle est-elle suffisante? Y a-t-il suffisamment de coordination entre tous les modes de transport pour qu'un gouvernement prenne une décision en toute connaissance de cause? Tient-on compte de tous les facteurs, de tous les avantages ou de tous les inconvénients avant de choisir un mode de transport ou une combinaison de modes de transport?

Mme Greene: Il est certain que la situation s'est améliorée mais ce n'est pas encore assez. Il y a encore beaucoup de chemin à faire. La tâche est imposante car nous ne partons pas de zéro. Il y a déjà beaucoup de choses en place et souvent ce sont des considérations de coûts qui nous imposent une solution plutôt qu'une autre.

• 1045

M. Jordan (Leeds—Grenville): À ce propos, madame Greene, n'est-il pas vrai que nous avons déjà un dossier bien fourni et qu'une nouvelle étude ne fera que nous répéter ce que nous savons déjà? Par exemple, nous savons que nous avons plus de chemins de fer que nous n'en avons besoin et que nous en avons plus que nous ne pouvons nous en offrir. C'est certainement ce que cette étude vous dira. Nous le savons déjà.

Il y a des lignes qui n'ont plus leur raison d'être aujourd'hui. Quand ces lignes ont été construites c'était pour unir le pays. Il y a aujourd'hui d'autres modes de transport qui l'unissent. Le rail était une excellente idée à l'époque.

Le ministre a dit que les chemins de fer ne lui faisaient plus battre le coeur, ou quelque chose de ce genre. De la part d'un ministre, ce n'est pas peu dire!

Il semblerait qu'aujourd'hui les chemins de fer offrent très peu de services qui ne peuvent être mieux offerts par d'autres modes de transport. Il faut avoir le courage de le reconnaître. Je sais que le train, c'est romantique, j'aime entendre les trains passer, mais ce n'est pas une raison suffisante pour justifier le maintien de lignes qui ne servent plus à rien.

Le pire c'est que quand on arrive à cette conclusion, la réglementation empêche toute initiative. Elle prévient les changements nécessaires. Cette étude devrait peut-être plutôt porter sur cette réglementation. Pour le reste, nous connaissons la situation.

Je ne vous critique pas, je ne critique pas votre Comité ou votre groupe de travail mais à quoi servira cette étude si elle aboutit aux mêmes conclusions que les précédentes? Qui s'y intéressera? Personne. Elle nous dira ce que nous savons déjà.

Je préférerais qu'elle s'intéresse à la réglementation.

Je trouvais l'idée de fusionner tous les modes de transport à l'est du Manitoba splendide. C'était une solution au problème. Nous avons deux chemins de fer qui offrent les mêmes services et qui perdent tous les deux de l'argent. La raison voudrait de

[Texte]

railroad. Now I find that may not happen. We may not merge because there are too many regulatory processes governing it. How long do we have to wait before something happens that would allow that to happen?

I personally would like to see the transcontinental merge. I know you can argue that out west they can draw potash; there aren't too many hills; there are long, straight runs; and it's bulk. But that may not last forever either, because you can be sure your strongest competition is transport truck. As soon as they design systems for better pick-up and faster delivery, they're going to be invading that area too. So all you're really doing is perpetuating the inevitable by thinking you can hold out forever, in my view.

But if all of this is for naught when it comes to the regulatory process and it doesn't allow you to make any changes, what's the use of doing it? Let's look at the regulatory process and change it. Then when we find some good idea, we know darn well we're in a position to put it in place.

That's my speech.

The Chairman: Do you have a question?

Mr. Jordan: That is my question.

Reviews go on all the time. They go on every day. Everything's being reviewed, and that's great. I have no problem with that. But in your review are you going to address the regulatory process, which is going to hem you in?

Mr. Lavigne: And when?

Ms Greene: I think changes to the National Transportation Act are probably inevitable. I don't want to sound defensive, but we're not doing a review to just simply go over the same ground.

Mr. Jordan: No, I know.

Ms Greene: We're really looking at optional solutions because there are various ways to go. One of the aspects is how much and how best to regulate this area. It may be that we just have too much regulation. I think that would be one of our starting questions.

• 1050

Mr. Jordan: Certainly we don't need any more regulation; that would be fair enough to say. But, from what I can hear, you should really examine the regulation you now have and see if you are in a position to put in place what we already know. We don't need to review it any further.

That's the end of my statement.

The Chairman: When could we expect to see amendments coming from your department?

Ms Greene: It's very hard for me to be specific on that question, Mr. Chairman.

Mr. Fontana: I'm delighted that, at least from what I've heard on this side of the committee, there's a great urgency to do something. Having been part of the process for four or five years. . . and having this committee study a number of issues, in the next year it will be exciting to see what this committee will recommend.

[Traduction]

n'en garder qu'un. Or, il se peut que cela ne soit pas possible. Il se peut que l'excès de réglementation empêche cette fusion. Combien de temps nous faut-il attendre pour que quelque chose se passe?

Personnellement j'aimerais que les deux lignes transcontinentales soient fusionnées. Je sais qu'il y a la potasse de l'ouest; il n'y a pas beaucoup de collines; c'est pratiquement toujours plat et c'est du vrac. Il est aussi possible que cela ne dure pas éternellement car il y a le transport par camion qui est un rude concurrent. Dès qu'ils auront mis au point des systèmes de manutention et de livraison plus rapides les camions emporteront ce marché-là aussi. À mon avis, s'accrocher c'est reculer pour mieux sauter. C'est inévitable.

Mais si la réglementation rend tous ces efforts caduques et prévient tout changement, à quoi bon? C'est la réglementation qu'il faut changer. Si nous avons de bonnes idées nous savons très bien que nous pouvons les concrétiser.

C'était mon petit discours.

Le président: Vous avez une question?

M. Jordan: C'est ma question.

On fait tout le temps des études. On en fait tous les jours. Tout est étudié et c'est merveilleux. Je n'y vois pas d'inconvénients. Mais dans le cadre de votre étude allez-vous vous intéresser à la réglementation qui vous entrave complètement?

M. Lavigne: Et quand?

Mme Greene: Je pense qu'il est probablement inévitable d'apporter des modifications à la Loi nationale sur les transports. Je ne veux pas donner l'impression de me défendre, mais notre étude ne sera pas une simple répétition de ce qui a déjà été fait.

M. Jordan: Non, je sais.

Mme Greene: Nous étudions plusieurs options car il y a diverses possibilités. Un des éléments est l'allègement et l'actualisation de la réglementation. Il est possible qu'il y ait excès de réglementation. C'est une des premières questions que nous nous poserons.

M. Jordan: Il est indiscutable que nous n'avons plus besoin de réglementation; c'est le moins qu'on puisse dire. Mais, d'après ce que j'entends, vous devriez vraiment examiner le règlement que nous avons pour le moment et voir si vous êtes en mesure de donner suite à ce que nous savons déjà. Nous n'avons pas besoin d'autres études.

C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: À quel moment devrions-nous nous attendre à voir votre ministère proposer des amendements?

Mme Greene: Je pourrais difficilement vous donner des précisions à ce sujet, monsieur le président.

M. Fontana: Je suis bien aise de constater, du moins d'après ce que j'entends de ce côté-ci du comité, qu'on trouve qu'il est très urgent d'agir. Pour avoir participé à ces travaux depuis quatre ou cinq ans. . . et avoir étudié avec le comité cette question sous ses divers aspects, j'estime qu'il sera intéressant de voir ce que ce comité recommandera l'an prochain.

[Text]

What the minister and Ms Greene have pointed out to you is that some very big issues and trade-offs finally have to be made. We are looking at a national, integrated, affordable transportation system that takes into account all modes.

The bottom line, which needs to be expressed, is that the competition is not necessarily between truck and rail; the competition in the bottom line is what we can do to move goods and people from point A to point B, from where they're produced to where they want to go, in the most efficient and affordable manner. I say this because if we can't do it, then somebody else will. Whether it's sea or marine or rail or air, or, in fact, trucking, it's incumbent upon us to develop that national, integrated, coordinated system in the most affordable and efficient manner possible.

Therefore, as Ms Greene has pointed out, when you look at this infrastructure—and I'll talk about rail, because we're trying to get to the heart of this potential merger—when in fact you have 85% of the traffic being carried on 35%, or thereabouts, of the infrastructure, what do you do with the other part that is not viable or in fact may not even be carrying?

Because communities and people are involved, because there are a number of big issues, we should be looking at the transitional issues: that before you abandon a rail line that needs to be abandoned, in fact there are other alternatives, such as a short-line industry, which has proven to be successful in the United States. So you have to deal with the regulations or deregulating the industry so that in fact short-line industries can do it.

Mr. Guimond: Except in Ontario.

Mr. Fontana: Except in Ontario, but we'll fix that in a year. It's not a problem.

How is it that you're going to move from rail to trucking where in fact that would be an advantage? We heard from the railroads that, to a business person, rail or transportation accounts for from 10% to 17% of the costs of their goods, and unless they have a competitive transportation system, they're not going to be able to sell anything to anybody, so at the end of the day we'll be worse off than we are now.

Ms Greene, you started to touch upon a user concept and you started to talk about the transitional issues; there are intergovernmental sorts of issues at hand. Could you point out how we could deal with making these trade-offs and these transitional issues so that at the end of the day we shall have a national, affordable, efficient system that takes the strengths of marine, of rail, of road, and of airline so we can move goods and people from point A to point B in the most efficient and cost-effective manner?

The Chairman: I thank the parliamentary secretary for that intervention. Maybe Ms Greene can keep her—

[Translation]

Ce que le ministre et M^{me} Greene ont voulu faire ressortir, c'est que les enjeux sont de taille et qu'il faudra faire des compromis. Nous voulons doter notre pays d'un réseau de transport national, intégré et abordable, au sein duquel tous les modes de transport auront un rôle à jouer.

Il importe de souligner tout d'abord que la concurrence ne se fera pas nécessairement entre le secteur du camionnage et celui du transport ferroviaire; l'objectif premier sera de permettre aux biens et aux personnes d'aller d'un point à un autre, des centres de fabrication à un point donné, de la manière la plus efficace et la plus abordable. Je dis cela parce que si nous ne parvenons pas à le faire, quelqu'un d'autre le fera à notre place. Que le transport se fasse par voie océanique, maritime, ferroviaire ou aérienne, ou par camionnage, ce qu'il nous incombe de faire, c'est de nous doter d'un réseau de transport national, intégré et coordonné, qui soit le plus abordable et le plus efficace possible.

Par conséquent, si l'on tient compte du fait, comme M^{me} Greene l'a mentionné, que 85 p. 100 du trafic utilise 35 p. 100 des infrastructures—du réseau ferroviaire, j'entends, étant donné que nous nous interrogeons actuellement sur l'opportunité de fusionner les deux réseaux—que fera-t-on du reste des infrastructures qui ne sont plus rentables ou peut-être même plus utilisables?

Puisque les décisions risquent d'avoir des conséquences sur les collectivités et les particuliers, car la question comporte de nombreux problèmes, nous devrions songer aux solutions de transition: avant d'abandonner une ligne ferroviaire qui doit l'être, il faudrait songer à d'autres options, aux lignes courtes, par exemple, comme on l'a fait aux États-Unis avec un certain succès. Il faudra donc pour cela revoir la réglementation ou déréglementer l'industrie pour rendre possible l'aménagement de lignes courtes.

M. Guimond: Sauf en Ontario.

M. Fontana: Sauf en Ontario, mais nous allons régler cela dans un an. Ce n'est pas un problème.

Comment pouvez-vous souhaiter passer du transport ferroviaire au transport routier quand, en réalité, le transport ferroviaire serait un avantage? D'après le témoignage des représentants des sociétés de chemins de fer, les frais de transport représenteraient pour les gens d'affaires entre 10 et 17 p. 100 du prix de revient de leurs marchandises. Donc, si notre système de transport n'est pas compétitif, ils ne pourront plus rien vendre à personne, et, en fin de compte, nous serons dans une pire situation que nous ne le sommes actuellement.

Madame Greene, vous avez parlé de la nécessité de répondre aux besoins des usagers et des problèmes de transition; il y a aussi les problèmes d'harmonisation avec les autres paliers de gouvernement. Comment allons-nous procéder pour faire tous ces compromis et régler tous ces problèmes de transition, si nous voulons réussir à nous doter d'un système de transport national, abordable et efficace qui, grâce à ses infrastructures maritimes, ferroviaires, routières et aériennes, pourra assurer le transport des biens et des personnes d'un point à un autre de la manière la plus efficace et la moins coûteuse possible?

Le président: Je remercie le secrétaire parlementaire de cette intervention. Peut-être madame Greene pourrait-elle garder son. . .

[Texte]

Mr. Comuzzi: It was a fine speech.

The Chairman: Yes, it was a fine speech.

Mr. Fontana: It was a question.

The Chairman: I'm wondering if he wants to be on as our next witness this morning.

Maybe we can have Ms Greene give us a quick answer to that rather long question.

Ms Greene: In terms of transitions, we would need to hear from shippers that would be affected by the loss of a rail line as to what they actually need, if anything, to make a transition to an alternative mode.

When rail lines were being rationalized in the United States in the early 1980s, they found that it smoothed the way quite considerably to have available a small amount of funding for shippers who might need to make small changes in their own loading and movement facilities. We'll have to look at that. We need to know which shippers are going to be affected, and that really depends upon the corporate configuration you see.

We need to remove some of the barriers that Mr. Fontana alluded to. If we are going to encourage a short-line industry in the country, there are at least two things that will be needed. First, capital must be available for short lines. They are a pretty new breed in Canada and we're not sure the capital markets are sufficiently adaptable to embrace short lines just yet, so we are going to have to do something about that. Also, we must remove the impediments.

Provincial legislation now on the books, or the lack of legislation, may be an impediment. If a short line is operating entirely within a provincial jurisdiction, then you do need some provincial rail regulation to allow that operation to continue.

In some cases, provincial rail legislation is literally 75 to 80 years old, and it is not appropriate for a modern short-line undertaking. In other cases, we have legislation on the books that is a real damper to short-line interest. Those are two areas where regulation should help in order to make sure we are reviewing and putting in place all the alternatives.

Consider the transitions. Everyone must share in this. Employees will be affected by rail rationalization. Many employees may find similar employment in a growing short-line industry, but we have to realize that may not be the case for others. Dealing with those employee adjustments is going to be complicated.

With the main railways, the compensation packages are there. It is a question of whether or not those compensation packages are going to continue to be completely affordable by the railways. That will be another aspect of transition that we will have to bear in mind.

Finally, I'm looking toward the future and the point made by your colleague on this side of the table. In the future, we probably do need less rail regulation. We should make the leap such that, if the line is no longer needed, a railway, like a trucking undertaking or an airline, should be able to say it is not going to operate somewhere anymore.

[Traduction]

M. Comuzzi: C'était un beau discours.

Le président: Oui, absolument.

M. Fontana: C'était une question.

Le président: Je me demande s'il accepterait de témoigner ce matin.

Peut-être pourrions-nous permettre à M^{me} Greene de répondre brièvement à cette question plutôt longue.

Mme Greene: Pour ce qui est des mesures de transition, il faudrait entrer en contact avec les expéditeurs qui seraient privés de cette voie ferroviaire et connaître leurs besoins, s'ils en ont, pour pouvoir passer du transport ferroviaire à un autre mode.

Quand les réseaux ferroviaires ont été rationalisés aux États-Unis au début des années quatre-vingt, le gouvernement américain a jugé que l'octroi d'une aide financière modeste aux expéditeurs pour leur permettre d'apporter des changements mineurs à leurs installations de chargement et de transport faciliterait beaucoup la transition. Nous devons y regarder de près. Nous devons savoir quels expéditeurs seront touchés, et cela dépendra vraiment de l'organisation du réseau, vous voyez.

• 1055

Nous devons supprimer certains des obstacles auxquels M. Fontana a fait allusion. Si nous voulons encourager la création d'un secteur de lignes courtes, il faudra faire au moins deux choses: premièrement, trouver des capitaux. Cette conception est passablement nouvelle au Canada, et nous ne sommes pas sûrs que les marchés de capitaux soient suffisamment accommodants pour se lancer dans cette voie. Il faudra donc faire quelque chose pour cela. Nous devons également supprimer les obstacles.

Les lois provinciales actuelles, ou l'absence de lois, cela pourrait constituer une entrave. Une province sur le territoire de laquelle serait exploitée une ligne courte serait obligée d'adopter des règlements ferroviaires pour pouvoir maintenir le service.

Certaines législations ferroviaires provinciales datent de plus de 75 ans et elles ne sont pas adaptées aux besoins d'un secteur moderne de lignes courtes. D'autres législations encouragent vraiment les investisseurs à renoncer à leurs projets. Voilà deux assouplissements qui devraient être rapportés à la réglementation si nous voulons être en mesure d'examiner toutes les hypothèses et de mettre en place celles qui devront être retenues.

Il faudra penser aux mesures de transition. Tout le monde doit faire sa part. La rationalisation du réseau ferroviaire heurtera les employés. Un bon nombre d'entre eux pourront trouver des emplois similaires dans un secteur de lignes courtes en pleine croissance, mais nous devons être conscients que ce ne sera peut-être pas le cas pour tous. Il ne sera peut-être pas facile de les recycler.

Dans le cas des employés du réseau principal, nous avons déjà les programmes d'indemnisation. Reste à savoir si les compagnies de chemins de fer continueront de pouvoir payer toutes ces indemnités. Ce sera un autre aspect de la transition qu'il nous faudra garder à l'esprit.

Enfin, je songe à l'avenir et au point soulevé par votre collègue de ce côté-ci de la table. Dans l'avenir, nous aurons probablement besoin de moins de règlements ferroviaires. Nous devons agir de manière à ce qu'une compagnie ferroviaire, une entreprise de camionnage ou une compagnie aérienne puisse pouvoir dire que le réseau dont on veut se débarrasser ne sera plus jamais réouvert.

[Text]

How much regulatory supervision of that do we need? If we know the core network in the country and what is essential to move the country's goods, then the big, fundamental question on the regulatory side is how much regulatory oversight beyond that is needed.

Those are the kinds of things we'll be looking at.

M. Guimond: Premièrement, étant donné que la fusion CN/CP aura nécessairement un impact sur le transport des passagers, est-ce qu'on peut se fier sur vous pour recommander à votre ministre d'adopter un moratoire sur l'abandon de toute nouvelle ligne afin de permettre à tout le monde d'y voir clair? C'est la première question.

Deuxième question sur le TGV. Quelles sont les prochaines étapes à venir dans l'échéancier concernant l'implantation possible d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor? Quelles sont les prochaines étapes?

Ms Greene: Let me deal with the latter question first. As you know, there has been a tri-governmental feasibility study of high-speed rail—still another review of high-speed rail—meant to help the three governments of Ontario, Quebec and the federal government come to a conclusion as to whether or not this is going to be feasible in the Quebec-Windsor corridor.

We're in the final stages of the report. I expect a draft report probably by the end of June. This is a project, however, that is being carried out by a project team that is not part of my department, or part of any department. It is an outside group of consultants who have been retained for the purposes of managing this feasibility study. My understanding is that the report will probably be ready in mid-June.

• 1100

We are at the stage now where we have done the market analysis. We have done the three waves of survey of the market. We have done the forecasting. We have settled on a forecasting approach. We've looked at the institutional requirements. There were many, many subcontracts, as you know, in this process. We've looked at the institutional requirements for high-speed rail. We've touched upon some of the financeability issues. We've looked at the infrastructure costs, the different infrastructure costs for a representative route for high-speed rail.

That subcontracting work is pretty well done and we are in the final stages of coming to recommendations and drafting a report.

Mr. Guimond: And the first question?

Ms Greene: Am I going to recommend to my minister that there be a moratorium on rail line abandonment? No. I would not make that recommendation to the minister.

Mrs. Wayne (Saint John): I get a little worried listening to the discussion, Mr. Chairman, because it would appear that they are leaning towards helping the trucking industry. In the past couple of years I have been to Germany and Romania, and I

[Translation]

Dans quelle mesure aurons-nous besoin d'un règlement pour exercer ce genre de contrôle? Si nous savons que le réseau de base et que les infrastructures essentielles sont maintenues pour transporter les biens produits dans notre pays, la question fondamentale consiste à nous demander dans quelle mesure nous avons besoin d'une réglementation pour régir le secteur des transports.

Voilà les points sur lesquels nous nous interrogeons.

Mr. Guimond: First of all, because the merger between CN and CP will necessarily have an impact on the passenger transportation system, can we rely on you to recommend to your minister the adoption of a moratorium on rail line abandonment so that everybody can get a clear idea of what is going on? That was my first question.

My second one concerns the high-speed train project. What will be the next steps toward the implementation of an eventual high-speed train in the Quebec-Windsor corridor? What will be the next steps?

Mme Greene: Permettez-moi de répondre à votre dernière question en premier. Comme vous le savez, les trois gouvernements ont fait réaliser une étude de faisabilité concernant l'implantation possible d'un train à grande vitesse—encore une autre étude—dont l'objectif était d'aider le gouvernement de l'Ontario, celui du Québec et le gouvernement fédéral à décider de la faisabilité du projet de train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor.

Nous en sommes maintenant à l'étape finale, celle de la rédaction du rapport. Un rapport préliminaire devrait être publié d'ici la fin de juin. Toutefois, n'oubliez pas que cette étude est réalisée par un groupe de travail qui n'est pas rattaché à mon ministère, ni à aucun autre, d'ailleurs. Il s'agit d'un groupe d'experts-conseils de l'extérieur dont les services ont été retenus pour diriger cette étude de faisabilité. Sauf erreur, le rapport devrait être produit pour la mi-juin.

Au point où nous en sommes, nous avons réalisé l'analyse de marché. Nous avons sondé l'opinion publique à trois reprises. Nous avons fait l'analyse prévisionnelle. Nous nous sommes entendus sur une vision de l'avenir. Nous avons examiné les besoins d'infrastructure. Une foule de sous-traitants ont été engagés dans ce processus, comme vous le savez. Nous avons examiné les besoins d'infrastructure en vue de l'implantation d'un train à grande vitesse. Nous avons abordé certains des aspects financiers. Nous nous sommes interrogés sur le coût de infrastructures, en fonction des divers trajets qui ont été étudiés.

Nous sommes passablement satisfaits du travail réalisé par les sous-traitants et nous en sommes maintenant aux dernières étapes de la formulation des recommandations et de la rédaction du rapport.

M. Guimond: La première question?

Mme Greene: Vous voulez que je recommande à mon ministre qu'il adopte un moratoire sur l'abandonnement des lignes ferroviaires? Je ne le ferai pas. Je ne vais pas faire cette recommandation au ministre.

Mme Wayne (Saint John): Je suis un peu importunée d'entendre cette discussion, monsieur le président, car on semble vouloir aider le secteur du camionnage. Il y a quelques années, je me suis rendue en Allemagne et en Roumanie, et j'ai

[Texte]

was sitting on the joint committee with the U.S. with regard to route 9. In Germany and Romania they are taking traffic off the road and putting it on the rails. There are many reasons for that. And they are doing it in the U.S. as well. In the United States' budget, President Clinton took some of the money from the airline service to put it into the rail service.

We seem to be going in the opposite direction. I say this because there are very strict weight limitations in all of those countries, including the U.S. In my part of Canada, in the Maritimes, where we do ship potash, where we are very much involved, as you know, as part of the International Shipping Federation of this country, there is a great need for the rail system.

The Irvings have a trucking company of their own, but they tell me if the right rail system is in place they will take it off the roads and put it on the rails. All we have to do is to get this taxation system and the cost of it down and it will be best for Canada as a whole. It would seem that you are leaning towards favouring the trucking system over the rail system. If so, then we are going to affect tourism. You are going to rebuild the roads, according to what they told us in Germany, every eight years. In the end we are not going to be further ahead.

We are going to fall behind all of the other countries that look at putting everything off the roads and on the rails. We seem to be going in the opposite direction to everyone else. It is a major concern, and it affects the quality of life of people. If in Saint John, New Brunswick we do not have the rail network that we need in place, then you'll put thousands of people out of work, thousands of people, not just in Saint John but in Fredericton, Woodstock, McAdam and the whole network system.

This is very, very important and I am really concerned. What I am hearing is that they are looking at not only the passenger rail service bypassing us—you know more about this, Joe, than I do, because you were here—but at our port, saying put it on the highway. We've got companies that have told us they will absolutely close, that they are done, they are finished.

I would like to know if you are looking into exactly what is going to happen if that rail service is gone. How come a company like Gilford's can come in from the U.S. and say, "We'll run the system; the Irvings will put theirs on the rail system if Gilford takes over"? How come they can do it so much cheaper than we can do it?

• 1105

Ms Greene: Mrs. Wayne, if I gave you the impression that I am favouring roads over rail, then I have given a false impression. I think what I was trying to point out is that if we look at the surface system as a whole, there are needs in both modes. Maybe there are some investment needs in one mode, and there is a need to confront the overbuilding in the other mode.

Mrs. Wayne: But our weight restrictions are not the same as the weight restrictions right across the border in the U.S., are they?

[Traduction]

par ailleurs siégé au Comité mixte canado-américain concernant la route 9. En Allemagne et en Roumanie, on délaisse la route pour privilégier le train. Il y a bien des raisons à cela. On le fait également aux États-Unis. En présentant son budget, le président Clinton a puisé une partie des fonds réservée au service aérien pour les injecter dans les services ferroviaires.

Nous semblons aller dans la voie opposée. Je dis cela parce que dans ces pays, y compris aux États-Unis, les limites de charge sont assujetties à d'importantes restrictions. Dans la région d'où je viens, dans les Maritimes où nous expédions de la potasse, et où cette question nous touche de très près, comme vous le savez, en tant que membres de la Fédération internationale des armateurs, nous avons grandement besoin du réseau ferroviaire.

Les Irving possèdent leur propre compagnie de camionnage, mais ils me disent que si nous avions un réseau ferroviaire efficace, ils abandonneraient la route au profit du rail. Tout ce que nous avons à faire, c'est d'adapter notre régime fiscal en conséquence et d'abaisser le coût du transport ferroviaire. Le Canada dans son ensemble ne s'en porterait que mieux. Il semblerait que vous avez tendance à privilégier le camionnage aux dépens du service ferroviaire. Cela va porter un dur coup au tourisme. D'après ce qu'on m'a dit en Allemagne, les routes devront être reconstruites tous les huit ans. Cela ne nous avancera pas tellement.

Nous allons être en arrière des autres pays qui font tout ce qu'ils peuvent pour abandonner la route au profit du transport ferroviaire. Nous semblons aller à l'encontre de tous les autres. C'est un grave problème qui a une incidence sur la qualité de vie des gens. Si à Saint John (Nouveau-Brunswick) nous n'avons pas le réseau ferroviaire dont nous avons besoin, des milliers de gens seront sans travail, non seulement à Saint John, mais à Fredericton, à Woodstock, à McAdam et sur tout le réseau.

C'est une question très importante, qui me préoccupe vraiment beaucoup. Ce que j'entends ici, c'est que le ministère songe non seulement à nous priver du service de transport ferroviaire passager—vous le savez mieux que moi, Joe, parce que vous étiez ici—mais de nos installations portuaires en nous invitant à utiliser la route. Certaines entreprises nous ont dit que si le service ferroviaire n'était pas maintenu, elles devraient fermer leurs portes, elles seraient en déroute.

Je me demande si vous vous interrogez sur ce qui va arriver si le service ferroviaire disparaît. Comment se fait-il qu'une compagnie américaine comme Gilford puisse nous dire: «Nous allons administrer le réseau; les Irving utiliseront le chemin de fer si Gilford prend la relève»? Comment se fait-il qu'ils peuvent le faire à meilleur coût que nous?

Mme Greene: Madame Wayne, si je vous ai donné l'impression que je favorisais la route au dépend du rail, ce n'est pas le cas. J'essayais simplement de vous dire que dans tout le système terrestre, nous avons besoin des deux modes. Peut-être faut-il investir dans un mode et éviter de construire à outrance dans l'autre.

Mme Wayne: Mais nos limites de charge ne sont pas aussi sévères qu'elles le sont aux États-Unis, juste de l'autre côté de la frontière, n'est-ce pas?

[Text]

Ms Greene: No, they are not.

Mrs. Wayne: No, they are not.

Ms Greene: I mentioned in my opening remarks that there is a lot of harmonization—

Mrs. Wayne: Yes, I know.

Ms Greene: —that has to be done on the trucking side, and while we have made a lot of progress in the past 10 years in Canada, harmonizing weights and dimensions and operating certificates and administrative requirements, we have a long way to go. Perhaps the best driving force is going to be the fact now of continental harmonization to get that changed.

We are very mindful of the need for rail, particularly for certain kinds of traffic. For example, potash is more amenable to rail transport than trucking transport. And we are very mindful of the need for a coast-to-coast rail network. I don't know if you are aware of the fact that the federal and provincial governments have been working in the past two years to try to develop an essential rail network for the country. This would be a definition, similar to what was done on highways, a definition of what is the core rail network. It would at least allow us to have a division between what is essential and what is less important. It will allow us to deal with those two categories in the different ways they deserve.

We are very aware of the issue you raised about rail in the east. At the same time, we have parallel rail systems in most parts of the country, with the exception of Newfoundland and Prince Edward Island. If we want a viable rail industry, the question cannot be just the issue of taxation. That's one small element of the cost structure. Hundreds of millions of dollars are being lost in maintaining lines that are not used right now. So at a certain point we are going to have to grapple with maintaining the essential system. But we will not be paying for what we do not need.

The Chairman: Thank you, Mrs. Wayne.

Ms Greene, while you are grappling, you are going to have an impact on rail rationalizations, on VIA and its services. Given the level of subsidies to VIA coming down the pike, has your department been working on a strategy in connection with VIA and its interests, how it would be affected if that merger were to go ahead?

Ms Greene: Yes. In fact, because of the reductions in subsidy for VIA, we've had to factor in service requirements at VIA for some time now—not just the most recent budget, but before that as well.

We have looked at a whole variety of service possibilities with the corporation, to see how an effective service that is less requiring of a subsidy might be provided.

The Chairman: Can you give us a little insight into what areas you've been looking at?

[Translation]

Mme Greene: Non, vous avez raison.

Mme Wayne: C'est ce que je pensais.

Mme Greene: J'ai mentionné au début qu'il devait y avoir beaucoup d'efforts d'harmonisation. . .

Mme Wayne: Oui, je le sais.

Mme Greene: . . . dans le secteur du camionnage, et bien que nous ayons fait beaucoup de progrès au cours des dix dernières années au Canada au chapitre de l'harmonisation des charges et des dimensions des véhicules ainsi que des permis d'exploitation et des modalités administratives, il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Peut-être que le meilleur moteur de changement sera le nouveau besoin d'harmonisation au niveau continental.

Nous sommes très conscients de la nécessité d'un réseau ferroviaire, particulièrement pour le transport de certains types de marchandises. Ainsi, la potasse se transporte mieux par train que par camion. Et nous sommes également très conscients de la nécessité d'un réseau de transport ferroviaire d'un océan à l'autre. Je ne sais pas si vous savez que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux s'emploient depuis deux ans à essayer de définir ce que devrait être le réseau ferroviaire essentiel de notre pays. On définirait ce réseau de base exactement comme on l'a fait pour les routes. Cela nous permettrait au moins de faire la part des choses entre les tronçons qui seraient jugés essentiels et ceux qui seraient jugés subsidiaires. Il y aurait donc deux catégories de voies à desservir.

Nous sommes très conscients du problème que vous avez soulevé au sujet du chemin de fer dans l'Est. Nous devons admettre par ailleurs que nous avons deux réseaux parallèles dans la plupart des régions du pays, sauf à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard. Si nous voulons que l'industrie ferroviaire soit viable, nous ne pouvons nous en tenir au seul volet de la fiscalité. C'est un élément peu important dans la structure des coûts. Nous perdons des centaines de millions de dollars en maintenant les tronçons qui ne sont pas utilisés à l'heure actuelle. Nous devons probablement nous battre pour maintenir le réseau essentiel. Mais nous ne paierons pas pour les infrastructures dont nous n'avons plus besoin.

Le président: Merci beaucoup, madame Wayne.

Madame Greene, pendant que vous allez vous débattre, vous allez avoir un rôle à jouer concernant la rationalisation du réseau ferroviaire, concernant le sort de VIA et de ses services. Étant donné que la question des subventions à VIA sera révisée bientôt, votre ministère a-t-il travaillé à l'élaboration d'une stratégie concernant VIA et ses propriétés, et s'est-il demandé l'incidence qu'aurait l'éventuelle fusion des deux sociétés ferroviaires sur les activités de VIA?

Mme Greene: Oui. En fait, à cause des réductions de subventions qui ont été imposées à VIA, depuis un certain temps, nous devons tenir compte des besoins de services de VIA —non seulement depuis le dernier budget, mais depuis quelque temps auparavant.

Nous avons examiné toute une gamme de services que la société pourrait offrir et nous nous sommes demandés s'il serait possible d'offrir un service efficace qui exigerait moins de subventions.

Le président: Pouvez-vous nous donner une idée des hypothèses de services que vous avez examinées?

[Texte]

Ms Greene: I cannot, because it is not time yet. The whole issue of VIA funding is a matter that is the subject of labour negotiations right now. It is a matter for the government to consider. It would not be appropriate for me to say very much more about that. But I want to assure the committee that the impact of rail rationalization on passenger service is certainly being addressed.

The Chairman: Merger or no merger?

Ms Greene: Merger or no merger.

Mrs. Wayne: Have they taken into consideration the safety factor if more cargo is put on the roads, and the effect on tourism and so on? Is that being studied?

Ms Greene: The safety factor is being studied as part of the federal-provincial work. We have an ongoing federal-provincial body that looks at all aspects of safety requirements, particularly in trucking. We have some appreciation of the tourism implications of various configurations of rail passenger service, but with that you are always forecasting and trying to predict. I would not like to say it's a pure science, but we have some appreciation for what the tourism impacts would be. However, the costs are high.

[Traduction]

Mme Greene: Non, car ce serait prématuré. Toute la question du financement de VIA Rail est assujettie aux négociations collectives qui se déroulent en ce moment. C'est une question sur laquelle le gouvernement doit se pencher. Je serais mal venue de vous en dire plus long. Mais j'aimerais rassurer le Comité en lui disant que l'incidence de la rationalisation des services ferroviaires sur le service voyageur est une question qui se pose à l'heure actuelle.

Le président: Qu'il y ait fusion ou non?

Mme Greene: Qu'il y ait fusion ou non.

Mme Wayne: A-t-on tenu compte des notions de sécurité si plus de camions circulent sur nos routes, de l'effet de ces mesures sur le tourisme et ainsi de suite? A-t-on étudié cet aspect?

Mme Greene: La question de la sécurité est étudiée dans le cadre des délibérations fédérale-provinciales. Il y a un organisme conjoint regroupant des représentants du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux qui examine tous les aspects relatifs à la sécurité, en particulier dans le secteur du camionnage. Nous avons une certaine idée des incidences qu'auraient les diverses configurations du service ferroviaire voyageur sur le tourisme, mais, dans ce domaine, il faut toujours se contenter d'essayer de faire des prévisions et des extrapolations. Je ne dirais pas que c'est de la science pure, mais nous avons une certaine idée des conséquences que pourraient avoir les diverses hypothèses sur le tourisme. Néanmoins, les coûts sont élevés.

• 1110

Mr. Harris: In the short time I have been on this committee it seems like whenever we talk about rail transportation there are three words that seem to come up over and over again: subsidies, tax breaks and regulations. I think most people agree that, given the state of our economy, we don't have any money left to continually subsidize rail transportation. Tax breaks are a form of subsidy.

I want to get to the third word, regulations. Mr. Jordan and Mr. Comuzzi talked about this. It seems there is a huge concern about the fact that the transportation system in Canada as a whole is simply overrun with regulations. In your review—I hope it costs less than \$23 million—do you have any plans to take every single regulation in the transportation industry and put it to some sort of economic test? This is a suggestion. There are other considerations when it comes to regulations, but I think every regulation should include, among other things, an economic test. If it cannot pass that test, then perhaps that regulation should be either discarded or modified so it can pass. I know from the conversations here that regulations appear to be one of the huge reasons why we have subsidies and tax breaks.

I haven't found a day in my life that has been so drab that I have to read the Railway Act. I probably could answer my own question. However, there seems to be an overwhelming fear among people about shutting down unprofitable rail lines. This is probably one of the reasons for these subsidies. I would imagine this is probably governed by regulations too.

M. Harris: Depuis le peu de temps que je siége à ce Comité, je constate que toutes les fois que nous parlons de transport ferroviaire, il y a trois mots qui reviennent constamment: subventions, allègements fiscaux et réglementation. Tout le monde admettra, je crois, que compte tenu de l'état dans lequel se trouve notre économie, nous n'avons plus de fonds pour continuer de subventionner le transport ferroviaire. Les allègements fiscaux sont une forme de subventions.

J'aimerais vous entretenir un peu au sujet du troisième mot, la réglementation. MM. Jordan et Comuzzi en ont parlé. On semble très préoccupé par le fait que tout le système de transport au Canada soit tout simplement sur-réglementé. Dans votre étude—j'espère qu'elle coûtera moins de 23 millions de dollars—avez-vous l'intention de prendre chaque règlement régissant l'industrie des transport et de le soumettre à une sorte de test économique? C'est une suggestion. Il y aurait d'autres aspects à considérer en ce qui concerne les règlements, mais, à mon avis, tous les règlements devraient comporter entre autre obligation celle de soumettre son application à un test économique. En cas d'échec, on pourrait en conclure que le règlement doit être jeté ou modifié de manière à lui permettre de passer l'épreuve. D'après les conversations que j'ai eues avec certaines personnes ici, je constate que la réglementation semble être un des facteurs qui justifient l'octroi de subventions et d'allègements fiscaux.

Jamais dans ma vie je n'ai été assez en peine pour être obligé de lire la Loi sur les chemins de fer. J'aurais probablement pu trouver la réponse moi-même. On semble toutefois craindre comme la peste l'hypothèse d'avoir à fermer des tronçons de voies ferrées non rentables. C'est probablement une des raisons pour lesquelles il faut subventionner le réseau. J'imagine que cette question est probablement régie par règlement également.

[Text]

Say there is a branch in your company that isn't making money. You try everything to get it profitable, but it doesn't work. You then simply discard it and concentrate in areas of your business that are profitable, because that is what you're there for.

What drives this fear of shutting down an unprofitable rail line, given the fact that you may have already investigated privatizing it?

Mr. Comuzzi: It's the fear of not getting elected again.

Mr. Harris: Let me fire that one last question, because Elsie and I talked about this. I have a huge fear that this industry is highly politicized. Are we capable of formulating a plan to make the transportation industry in this country viable—rail, surface or whatever—that is entirely devoid of any political influence? Is it possible for us to do this in Canada. In countries where it is working and it is profitable, they have been able to do this. Can we possibly do this in Canada?

Ms Greene: We will certainly try to suggest ways to get a better balance in the future. I think rail is treated differently from other transportation modes. There is no question of that. There is a way in which we can minimize the regulatory burden on rail.

In terms of why people are anxious about the loss of rail service, I think that is probably a rhetorical question. You probably know better than I why people are anxious about the abandonment of a rail service. Part of our job will be to try to reduce that anxiety by pointing out that there are alternatives, that the alternatives are probably lower cost and more effective and, moreover, in order to keep what is there will require a bigger share of the cost being borne directly by those who want the rail line. I think that if you put that desire to the test, the pocketbook test, you'll probably get a fairer reading of whether or not it's really essential.

I think the next generation of transportation policies is going to move from a point where we treated all aspects of transportation as a strategic industry that somehow had to be treated, regulated, subsidized, dealt with in a very different way from other industries. Perhaps the next generation of transportation policies will go further down that road of saying we have it in place now, or at least for most of what we need, and now is the time to pull back and start allowing transportation undertakings to operate like other businesses.

Mr. Harris: Hear, hear!

Mrs. Terrana (Vancouver East): I've been listening, and I notice there is a lot of curing being done, as usual. I also notice that there are a lot of reviews and studies that have taken place. I hope they are acted upon. I don't know how long it takes to act upon them, or if they are restarted because by the time you act upon them they are out of date. This is something that really bothers me a great deal, and I think it bothers many Canadians.

[Translation]

Supposons qu'une de vos succursales n'est pas rentable. Vous faites tout votre possible pour la rentabiliser, mais sans succès. Vous n'avez alors qu'à décider de la fermer et de vous concentrer dans les domaines où la rentabilité est meilleure, car c'est pour faire des profits que vous êtes en affaires.

Pourquoi craint-on autant de fermer des tronçons de voies ferrées non rentables compte tenu que vous avez déjà envisagé l'hypothèse de privatiser la société?

M. Comuzzi: C'est parce qu'on craint de ne pas être réélus.

M. Harris: Je me permets de vous poser cette dernière question car j'en ai parlé avec Elsie. Je crains fort que cette industrie soit hautement politisée. Sommes-nous capables de formuler un plan pour rentabiliser l'industrie du transport au Canada—ferroviaire, terrestre ou peu importe—tout en la sous-trayant complètement à toute ingérence politique? Pouvons-nous faire cela au Canada? Dans les pays où l'industrie ferroviaire est rentable, on a réussi à le faire. Est-ce possible au Canada?

Mme Greene: Nous allons certainement essayer de proposer des moyens pour assurer un meilleur équilibre dans l'avenir. Je crois que le transport ferroviaire est traité différemment de tous les autres modes de transport. C'est indéniable. Il y aurait un moyen d'alléger le fardeau réglementaire imposé aux sociétés ferroviaires.

Quant à savoir pourquoi les gens craignent tant l'abandon du service ferroviaire, je crois qu'il s'agit-là d'une question de pure forme. Vous savez probablement mieux que moi pourquoi les gens ont si peur que le service ferroviaire soit abandonné. Il nous incombera, entre autre chose, d'essayer d'atténuer cette peur en faisant ressortir qu'il y a des solutions de rechange, que celles-ci coûtent probablement moins cher et sont plus efficaces. Il faudra en outre leur démontrer que pour pouvoir conserver le réseau actuel il faudrait faire supporter une plus grande partie du coût du service à ceux qui l'utilisent directement. Si vous demandez aux citoyens de choisir entre ce qu'ils aimeraient avoir et ce qu'ils auront à payer, vous serez probablement bien mieux en mesure de savoir ce qui est vraiment essentiel.

• 1115

À mon avis, la prochaine génération de politiques du transport s'éloignera de notre façon d'aborder cette industrie comme une industrie stratégique qui doit être traitée, réglementée, subventionnée et gérée différemment de toutes les autres industries. Peut-être ne tiendrons-nous plus alors à conserver à tout prix toutes les infrastructures que nous avons sans tenir compte de nos besoins réels, et reviendrons-nous sur nos positions et déciderons-nous que les entreprises de transport doivent être gérées comme toutes les autres entreprises.

M. Harris: Bravo!

Mme Terrana (Vancouver-Est): En écoutant les propos qui ont été tenus ici, j'ai remarqué qu'on proposait, comme d'habitude, beaucoup de mesures curatives. J'ai également remarqué qu'une foule d'examen et d'études avaient été effectuées. J'espère qu'on a suivi leurs recommandations. J'ignore s'il faut beaucoup de temps pour y donner suite ou si généralement il faut tout reprendre à zéro parce qu'au moment où on veut donner suite aux recommandations elles sont déjà désuètes. C'est un aspect qui m'excède vraiment, comme il excède bien d'autres Canadiens.

[Texte]

[Traduction]

My question really has to do with prevention. We keep curing. We talked a lot about prevention during the election, and I think it's really important that we start looking at preventing, at foreseeing the problems and trying to solve them before they occur, instead of waiting for them to occur and then cure them. Is there anything being done in this area? Have you started looking in this direction?

Ms Greene: It depends on what you consider to be the problem. If you're talking about a company not making enough money, or if you're talking about a company that is not making a profit, that's a problem for the company.

Mrs. Terrana: What I mean, for instance, is this problem with the railway.

Ms Greene: The rationalization of lines?

Mrs. Terrana: Exactly. It's been brought up that we are trying to merge lines in the east but not in the west. Why not? Why don't we think of the future and see what is the future going to bring. I know it's not easy to say, but I think it's getting easier and easier to foresee the future.

Ms Greene: It is very difficult for the government to drive a particular corporate structure. Remember, Canadian Pacific is a private corporation with private shareholders. It would be almost impossible for the government to say this shall be the corporate structure for rail in this country when you're talking about a private corporation. In a way the corporate structure has to emanate from the thinking of the corporations themselves.

I think where government comes in is either putting obstacles in the path because the public interest requires that obstacles be put in the path of corporate decision-making, or removing obstacles that are there because the public interest requires that they be removed. What I see to be my end of the job is that second part. I don't see it being for me to dictate to a private corporation what's the best corporate structure. What I see for me, as a policy maker, is to say, okay, given this corporate structure, or given a variety of possible corporate structures that could work, what's the best regulatory and other policy group or policy instruments that can be applied to support it? On that latter point, yes, we are doing a lot of work, and hopefully we will be in a position in some months to talk to you in more specific terms about that.

• 1120

Mr. Comuzzi: Not to eat into my time, but a point Mr. Jordan and I made was on the regulations we're talking about and the regulatory control. We want to be absolutely clear that when we're talking about regulatory control, we're talking about modal regulatory control. We're highly regulated there. But, as we span the modes, there is really no regulatory control that makes us utilize all of the modes in the best interests of a sound transportation policy.

Is that a fair assessment?

Ma question a vraiment trait à la prévention. Nous appliquons toujours des mesures curatives. Nous avons beaucoup parlé de prévention durant la campagne électorale, et je crois qu'il est vraiment important que nous nous mettions à prévenir, à prévoir les problèmes et à essayer de les résoudre avant qu'ils surviennent, au lieu d'attendre pour y apporter des mesures correctrices. Fait-on quelque chose à cet égard? Avez-vous commencé à vous orienter dans cette voie?

Mme Greene: Cela dépend de la façon dont vous percevez le problème. Si vous parlez d'une société qui ne fait pas assez d'argent, qui ne réalise pas assez de profits, c'est celle-ci qui a un problème.

Mme Terrana: Je veux parler, par exemple, du problème du réseau ferroviaire.

Mme Greene: De la rationalisation des réseaux?

Mme Terrana: Exactement. Nous essayons de fusionner les réseaux dans l'Est, mais pas dans l'Ouest. Pourquoi? Pourquoi ne pensons-nous pas à l'avenir et n'avons-nous pas une vision prospective? Je sais qu'il n'est pas facile de se prononcer, mais il est de plus en plus facile de prévoir l'avenir.

Mme Greene: Le gouvernement peut très difficilement imposer une structure corporative. N'oubliez pas que le Canadien Pacifique est une société privée qui a des actionnaires. Il serait presque impossible pour le gouvernement de dire que le réseau ferroviaire canadien sera dirigé par telle ou telle structure corporative quand nous avons affaire à une société privée. D'une certaine manière, la structure corporative doit émaner de la conception que s'en font les sociétés elles-mêmes.

Quand le gouvernement intervient, c'est soit pour mettre des obstacles, car l'intérêt public exige que le processus décisionnel des sociétés privées soit entravé, soit pour enlever des obstacles parce que l'intérêt public l'exige. Mon rôle porte sur la deuxième hypothèse. Je me vois mal dicter à une société privée la structure idéale qu'elle devrait adopter. En tant que décideur, mon rôle consiste à dire quel serait le meilleur contexte réglementaire ou les meilleures mesures politiques à adopter pour telle ou telle structure, compte tenu de la structure actuelle ou des diverses hypothèses de structure qui pourraient fonctionner. Sur le dernier point, je conviens avec vous que nous travaillons fort. Heureusement, nous serons en mesure d'ici quelques mois de vous donner plus de précisions sur les questions dont nous avons traité aujourd'hui.

M. Comuzzi: Je ne veux pas empiéter sur mon temps, mais je tiens à préciser que M. Jordan et moi-même faisons allusion au contrôle réglementaire, quand nous parlions de réglementation. Alors, entendons-nous bien, nous voulons parler de contrôle réglementaire des différents modes de transport. À ce niveau, c'est très réglementé. Cela étant posé, peut-on dire qu'à l'heure où nous voulons élargir l'accès aux différents modes de transport, nous ne disposons en fait d'aucun contrôle réglementaire qui nous permettrait d'utiliser ces modes au mieux, dans le respect d'une saine politique des transports?

Est-ce à peu près exacte?

[Text]

Ms Greene: Yes. There's no law on the books that says a government or a shipper shall use every mode in the best combination. But I submit that you don't need a law to do that. Shippers have been driving that for the past 15 years.

On the infrastructure planning side, as investments increasingly are going to be made by the private sector, the test of whether or not that particular piece of infrastructure is needed will increasingly be one of private financibility.

So if we're duplicating in an area where it's not going to generate revenues to duplicate, then the lack of coordination the chairman pointed out on the infrastructure side is on its way to being remedied.

Mr. Comuzzi: So the answer to the question is simply that in each individual mode we're highly regulated.

Ms Greene: I would not say highly regulated.

Mr. Comuzzi: Well, rail.

Ms Greene: There are different degrees of regulation.

Mr. Comuzzi: Yes. Different degrees. Maybe in—

Ms Greene: In rail, we're still regulated; in the air, it's hardly any.

Mr. Comuzzi: Ranking from 1 to 10, rail would be the highest.

Ms Greene: Yes.

Mr. Comuzzi: It just seems to me that for the last number of years we have been wrestling with the jurisdictional issue between the provinces and the federal government. It just doesn't make any sense that a good, sound, economical, equitable system of transportation in this country wouldn't meet with the approval of all of the provinces.

Where we've failed as a federal government is in not coming out with this good, sound, equitable plan on a multimodal basis in order to enhance the transportation of goods in this country. That's an area in which your department really has to take the thrust and develop a plan that meets the requirements of the provinces. I just say that.

The remote lines of passenger transportation cost us \$60 million. There are 11 remote lines. We talked about this four years ago; we talked about it three years ago; we talked about it two years ago. It has cost us \$60 million a year to service those remote lines. There's absolutely no cost-benefit of any consequence to it, yet we failed to act on the remote-line issue in passenger rail service. I'd like you to say when we intend to respond to that on passenger rail service.

The second issue is more pragmatic. I don't want to take away from rail, which I thought was the subject we were going to talk about, but there is also the trucking issue, and being competitive. I understand the esoteric areas of weight scales and

[Translation]

Mme Greene: Oui. Rien ne dit dans les livres que le gouvernement ou un expéditeur doit utiliser tous les modes selon la meilleure combinaison possible. Mais j'estime qu'il n'y a pas besoin de loi pour cela. Les expéditeurs cherchent à le faire depuis 15 ans.

Pour ce qui est des infrastructures, comme les investissements viendront du secteur privé, c'est donc de plus en plus à la capacité de financer du secteur privé qu'on pourra juger de l'importance que représentent les infrastructures.

Donc, si l'on favorisait le dédoublement dans un secteur qui ne serait pas porteur par la suite, on se trouverait à devoir remédier au défaut de coordination que le président a souligné en parlant des infrastructures.

M. Comuzzi: Autrement dit, en réponse à ma question, vous estimez que chaque mode de transport devrait être très réglementé.

Mme Greene: Je n'irai pas jusqu'à dire très réglementé.

M. Comuzzi: Eh bien, dans le cas du chemin de fer.

Mme Greene: Il existe différents degrés de réglementation.

M. Comuzzi: Très bien, il y a différents degrés. Mais peut-être que dans le cas...

Mme Greene: Le chemin de fer est encore réglementé; par contre, dans le cas des transports aériens, la réglementation est quasi inexistante.

M. Comuzzi: Sur une échelle de 1 à 10, c'est le transport par chemin de fer qui recevrait la note la plus élevée?

Mme Greene: Oui.

M. Comuzzi: J'ai l'impression que depuis plusieurs années, nous nous heurtons à un problème de compétences entre les provinces et le gouvernement fédéral. Mais il me paraît insensé qu'un système de transports solide, sain, rentable et équitable puisse ne pas être cautionné par l'ensemble des provinces.

En fait, le gouvernement fédéral a manqué à son devoir en ne produisant pas un tel plan, solide, sain et équitable, dans le cas du transport multi-modal afin d'améliorer les conditions d'acheminement des marchandises au Canada. Voilà un aspect sur lequel votre ministère doit insister et doit élaborer un plan répondant aux exigences des provinces. C'est tout ce que j'avais à dire.

Les lignes ferroviaires de transport de passagers en régions éloignées nous ont coûté 60 millions de dollars. Il en existe 11 du genre. Nous en avons parlé il y a quatre ans, nous en avons reparlé il y a trois ans, nous en avons reparlé de nouveau il y a deux ans. Et ça nous a coûté 60 millions de dollars par an pour entretenir ces lignes. Le rapport coûts-bénéfices, dans leur cas, est particulièrement défavorable, et pourtant nous n'avons rien fait pour améliorer la situation du transport de passagers par rail dans les régions éloignées. Pouvez-vous nous dire quand nous avons l'intention de réagir à propos du transport ferroviaire de passagers.

Le deuxième volet de ma question est plus pragmatique. Je ne veux pas m'écarter de notre sujet, les chemins de fer, mais il nous faut également parler de la question du camionnage et de la compétitivité de ce secteur. Je comprends tout à fait les

[Texte]

so on, but the fundamental problem we have with trucks, which we don't want to address, and the reason they're more competitive, is that most of the truckers in this country are independent contractors, small independent business people.

Secondly, the cost of our tractors is much higher than in the United States. The cost of our trailers is higher. Our interest rates are higher. Our insurance rates are much higher in Canada. The cost of fuel is much higher. We have more restrictions interprovincially than we have internationally.

Those are the fundamental issues of our truck transportation and why we had trucks around here last year or two years ago. We still have not addressed the concerns the truckers brought to our attention—vital concerns in which this government should be absolutely involved, because not being involved hampers our ability to be competitive in getting our products to market. What have we done about that?

[Traduction]

mesures à caractère ésotérique que l'on a adoptées, comme les bascules et le reste, mais il est un problème fondamental, dans le cas du camionnage, problème sur lequel nous ne voulons pas nous pencher, et qui explique que ce mode de transport est plus compétitif que les autres, à savoir le fait que la majorité des camionneurs dans ce pays sont des indépendants, de petits entrepreneurs.

Ensuite, il faut tenir compte du fait que le coût des tracteurs est ici plus élevé qu'aux États-Unis. Il en est de même pour le coût des remorques. Nos taux d'intérêt aussi sont plus élevés, comme les primes d'assurance et le prix du carburant. Il existe ici plus de restrictions interprovinciales qu'il n'y en a à l'échelle internationale.

Voilà les principaux enjeux qui concernent l'industrie du camionnage et voilà aussi qui explique pourquoi il y a un ou deux ans de cela, les camionneurs avaient envahi la colline. Nous n'avons encore rien réglé des préoccupations soulevées à cette époque par les camionneurs. Ce sont pourtant des préoccupations essentielles sur lesquelles ce gouvernement doit absolument se pencher car, si nous ne le faisons pas, nous remettons en question notre capacité d'acheminer nos produits sur les marchés de façon concurrentielle. Qu'avons-nous fait à ce propos?

• 1125

Ms Greene: On the cost side we did do a lot of work when the trucking sector was going through a very major part of the shake-out. We did a cost comparison with U.S. trucking, and we found that of all the modes trucking was in fact the one where there was not very much difference in the levels of taxation and cost applied. Yes, we have different kinds of taxation, but compared to the overall rates it was almost identical.

In respect of what we had done in order to help the trucking industry adjust to change, there was a small financial remedy, which was provided at that time. We increased loss deferral possibilities for Canadian truckers, and we allowed more accelerated depreciation for certain types of equipment for Canadian trucking companies. While these were not great, they were important. Given the fact that in any event there was not a great deal of difference between the overall tax treatment of Canadian and U.S. truckers, it was a help.

In respect of interprovincial harmonization, in my view the point you make is quite accurate. There is an enormous amount of regulatory standard at the provincial level that applies to trucking, everything from how you get an operating certificate to the kind of data you have to file, to whether it's a 53-foot trailer, and to axle weights. All of it is regulated at the provincial level, and there are significant differences.

At the same time this is an area where I think federal-provincial cooperation works really well. There is an ongoing federal-provincial group that works on a regular basis. It's the only secretariat of its kind that I know of where people work together to try to identify differences in that regulation and to at least minimize the effect of the differences if you can't immediately make a legislative change.

Mme Greene: Durant la plus grande partie du ralentissement économique qu'a connu le secteur du transport, nous avons beaucoup travaillé sur le plan des coûts. Nous nous sommes livrés à une comparaison des coûts entre les États-Unis et le Canada, et nous avons constaté que, de tous les modes de transport, le camionnage est en fait celui où il existe le moins de différences dans les niveaux de fiscalité et de coûts. Certes, les deux pays appliquent des régimes de taxation qui sont différents, mais les taux généraux d'imposition sont presque identiques.

Pour aider l'industrie du transport à s'adapter au changement, à cette époque, nous lui avons accordé une petite aide financière. Nous avons augmenté les possibilités de report de l'impôt pour les camionneurs canadiens et nous leur avons permis d'accélérer l'amortissement de certains types de matériel. Même si ces mesures n'ont pas été des panacées, elles n'en ont pas moins été importantes. Elles n'ont pu qu'aider les camionneurs canadiens quand on sait que, dans tous les cas, il n'existait pas une grande différence entre le taux général d'imposition appliqué au Canada et celui appliqué aux États-Unis.

Pour ce qui est de l'harmonisation des règlements entre les provinces, je pense que vous avez tout à fait raison. Il existe une pléthore de normes réglementaires, à l'échelon provincial, visant l'industrie du camionnage. Tout est couvert, de la façon dont on peut obtenir un certificat d'exploitation, jusqu'au genre de données que l'on doit fournir, en passant par le poids à l'essieu et la possibilité ou non d'exploiter un semi-remorque de 53 pieds. Tout cela est réglementé par les provinces, et il existe d'énormes différences.

D'un autre côté, il faut souligner que c'est peut-être un des secteurs où la coopération fédérale-provinciale donne vraiment des résultats. Il existe un groupe fédéral-provincial permanent qui se réunit régulièrement. Il s'agit du seul secrétariat du genre où les gens essaient de mettre le doigt sur les différences de la réglementation et d'en réduire les effets au minimum, quand il n'est pas possible d'apporter des changements législatifs immédiats.

[Text]

Recently Ontario moved to 53-foot trucks, and I think that is a sign of the measure of cooperation that exists inside of that group. It is, as I say, one area that works very well.

In addition, trucking regulation is part of the barriers-to-trade exercise, which you know about. As more and more traffic is flowing north-south and as we begin in earnest to implement the provisions of NAFTA, harmonization is going to be driven from outside our country. That has been a very strong impetus to accelerate the bringing down of these internal barriers to trade.

So in addition to the work that is ongoing at the federal-provincial level to harmonize the standards that are there, there is likely to be an agreement on this side—whatever else there is not an agreement on in the BTTs exercise—to accelerate standards harmonization of trucking as a result of the barriers-to-trade exercise.

I think that your observation in respect of the cost advantage of trucking on the labour side is also accurate. When you look at average wage rates for truckers compared to average wage rates in other modes, not just rail, you see that the trucking rate is quite considerably lower. It may be because it is organized in the way you say, that is, there are a lot more independent operators out there. Part of the challenge for rail—and I think airlines have begun to address this as well—is to bring those compensation levels into line so that they can still stay in business and retain in the industry the very capable people they have.

Regarding remote lines, it is true that they cost more per passenger than any other line in the VIA system. However, these are the lines that serve people who truly have no other transportation alternative. There are no roads, airports, or landing strips, not in all cases but in many cases of remote lines.

So I think the issue for the government will be how to make remote service more cost-effective certainly, because that is a lot of money and is probably not affordable. But it would be unlikely to me if the government were to eliminate remote service completely, given the fact that for many people served by these lines there aren't any other alternatives.

[Translation]

Récemment, l'Ontario a opté pour des semi-remorques de 53 pieds, ce qui est indicatif du genre de collaboration que l'on retrouve au sein de ce groupe. Je le répète, c'est là un secteur qui fonctionne très bien.

En outre, et comme vous le savez, la réglementation du camionnage s'inscrit au nombre des barrières érigées contre l'exercice du libre-commerce au Canada. Cependant, comme le trafic se fait de plus en plus dans le sens nord-sud et que nous commençons à sérieusement mettre en oeuvre les dispositions de l'ALÉNA, l'harmonisation nous sera imposée par l'étranger. Cette nouvelle situation est en fait un catalyseur qui va accélérer le démantèlement de nos barrières intérieures faisant obstacle au commerce.

Donc, en plus du travail qui s'effectue régulièrement à l'échelon fédéral-provincial en vue d'harmoniser les normes, il est fort probable que nous en viendrons à une entente, au Canada—en attendant que l'on s'entende à propos de la taxe sur les opérations commerciales—en vue d'accélérer l'harmonisation des normes dans l'industrie du camionnage, suite à l'examen des barrières commerciales.

Vous avez raison quand vous soulignez l'avantage dont jouit l'industrie du camionnage sur le plan du coût de la main d'oeuvre. En effet, force est de constater que les taux de rémunération pratiqués dans l'industrie du camionnage sont nettement inférieurs aux taux moyens consentis dans les autres modes, et pas seulement dans le chemin de fer. Peut-être est-ce dû à la façon dont cette industrie est structurée, autrement dit au fait qu'elle soit principalement composée d'indépendants. Le défi pour le chemin de fer—et je crois que les compagnies aériennes ont commencé à faire la même chose—consiste donc à agir sur les niveaux de rémunération pour pouvoir demeurer en affaires tout en retenant un personnel compétent.

Pour ce qui est des lignes en régions éloignées, il est vrai qu'elles coûtent beaucoup plus par passager transporté que n'importe qu'elles autres lignes du réseau de VIA. Cependant, elles desservent des populations qui n'ont pas accès à d'autres modes de transport. Dans la majorité des cas, ces régions ne sont pas desservies par des routes, on n'y trouve pas d'aéroport ni ne pistes d'atterrissage.

Donc, je crois que le gouvernement devra très certainement se demander comment rentabiliser le service en régions éloignées, car il coûte cher et on ne peut probablement plus se permettre la dépense. Mais il me semble peu probable que le gouvernement envisage d'éliminer complètement le service en régions éloignées étant donné que la plupart des gens qui en bénéficient n'ont accès à aucun autre mode de transport.

• 1130

Mr. Comuzzi: With respect, that's not correct. When the remote lines were put in place, there was no alternate source of transportation for these communities, but recent studies have shown that eight or nine of the eleven—I could confirm that for you—have access now either by air with their own airports or by roadways that have been built since the policy of remote lines has come into effect in Canada. We talked about that when there was the first VIA Rail change three or four or five years

M. Comuzzi: Soit dit sans vouloir vous offenser, tel n'est pas le cas. Lorsqu'on a ouvert ces lignes en régions éloignées, il est vrai qu'il n'existait pas d'autre mode de transport pour desservir ces collectivités, mais des études récentes ont prouvé que dans huit ou neuf des cas sur onze—je pourrais vous le confirmer—les collectivités touchées ont à présent accès au transport aérien car elles ont leurs propres aéroports, ou à des routes qui ont été construites depuis l'entrée en vigueur de la

[Texte]

ago. It was going to be studied and there has been a study produced. I wish you'd table that study with this committee so we can review it, because we haven't been privy to the contents of that study. Perhaps you'd consent to tabling that study with us today.

Secondly, the remote line has significantly changed in Canada. Those people who were not serviced prior are now being serviced by other modes of transportation. The cost is not higher than the average VIA Rail cost. It is about a \$50 million to \$60 million bill to VIA Rail, which is a direct expense, and I think this is over and above the regular subsidy that the government pays to VIA.

The question is, what have you done to reduce the subsidy on remote lines so money that is being spent can be better spent to service more populous areas?

Ms Greene: Well, the government has reduced the subsidy generally, Mr. Comuzzi, as you know.

Mr. Comuzzi: Not to remote lines, with respect.

Ms Greene: The overall subsidy level has gone down. The government has not yet directed the company to say how it is going to absorb that cost reduction. There are several ways that it can absorb that cost reduction. One is through changes in the compensation approaches for VIA Rail, and the second is changes in the network and the service provided by VIA Rail, only one part of which is remote service. The government has not yet, to my knowledge, dictated to the company how that general subsidy reduction is going to be absorbed. The company has some time before it has to inform the government how that will be done.

We did a study on remotes a couple of years back, post the 1989 changes to the network. I'd be very happy to table the results of that study. You are right that there are some end-to-end points in remote service that have alternatives, but in between there there will be sometimes nine, twelve stops or points of service for which there aren't alternatives. That is what the study will show. It's true, Winnipeg has service and Churchill has service, but in between Winnipeg and Churchill there are many points that do not.

Mr. Comuzzi: With respect, again, Statistics Canada points out that with the transition, according to the statistics, many or most of those points that had a population of 50 or 75 are now non-inhabited. I think of a place like Auden, Ontario that was on a remote line that at one point had 40 or 50 citizens and now has no citizens. Those are the things that we haven't come up to date with, with respect. I think it's a great waste of money, which we could spend. . .

[Traduction]

politique sur les lignes en régions éloignées. Il en a été question lorsqu'on a apporté le premier changement à VIA Rail, il y a trois, quatre ou cinq ans de cela. La question a fait l'objet d'une étude. J'aimerais que vous déposiez copie de cette étude au comité afin que nous puissions l'examiner, car nous n'en avons pas encore pris connaissance. Peut-être, d'ailleurs, accepterez-vous de la déposer aujourd'hui même.

Deuxièmement, la situation concernant les lignes en régions éloignées a beaucoup changé. Les gens qui, auparavant, n'étaient desservis par aucun autre mode de transport ont à présent accès à d'autres moyens. Les coûts d'exploitation de ces lignes ne sont pas supérieurs aux coûts moyens d'exploitation de VIA Rail. Ils oscillent aux environs de 50 millions ou 60 millions de dollars, imputés à VIA Rail en tant que dépenses directes qui, je crois, s'ajoutent aux subventions normales que le gouvernement verse à VIA.

Donc, pouvez-vous nous dire ce que vous avez fait pour réduire le niveau de subventions accordées au titre des lignes en régions éloignées de sorte que l'argent soit mieux dépensé au titre du service offert dans les régions plus peuplées?

Mme Greene: Eh bien, monsieur Comuzzi, comme vous le savez, le gouvernement a diminué l'ensemble des subventions qu'il accorde.

M. Comuzzi: Mais pas spécifiquement aux lignes en régions éloignées.

Mme Greene: Non, mais le niveau général de subventions a été réduit. Le gouvernement n'a pas encore indiqué à la compagnie comment elle devait s'y prendre pour absorber cette réduction. Les façons de s'y prendre ne manquent pas. On pourrait d'abord intervenir sur le plan des compensations accordées à VIA Rail ou encore en apportant des changements aux réseaux de VIA et aux services qu'offre la société, dont une partie seulement le serait en régions éloignées. À ma connaissance, le gouvernement n'a pas encore indiqué à la société comment elle devait répercuter cette diminution générale des subventions qui lui sont consenties. Quant à la société, elle dispose d'un certain temps avant de signaler au gouvernement comment elle compte s'y prendre.

Nous avons conduit une étude à propos des lignes en régions éloignées, il y a quelques années, avant les changements qui ont été apportés au réseau en 1989. Je serais d'ailleurs très heureuse de déposer les conclusions de cette étude. Vous avez raison, il existe des destinations, en régions éloignées, qui sont desservies par d'autres modes de transport, ce qui n'est pas le cas pour les neuf ou douze localités intermédiaires. C'est du moins ce qu'a fait ressortir l'étude. Il est vrai que les gens de Winnipeg ont le choix, comme ceux de Churchill; mais entre Winnipeg et Churchill, on retrouve de nombreuses localités qui ne sont desservies par aucun autre mode de transport.

M. Comuzzi: Je me permettrai, une fois de plus, de vous faire remarquer que, selon Statistique Canada, la plupart de ces dessertes qui comptaient 50 ou 75 habitants, sont à présent désertes. C'est par exemple le cas de Auden, en Ontario, où il n'y a plus aucun habitant alors qu'il y en avait 40 à 50 avant. Voilà le genre de réalité nouvelle à laquelle on ne s'est pas adapté. J'estime que nous gaspillons beaucoup d'argent, alors que nous pourrions dépenser. . .

[Text]

Ms Greene: Well, we'll certainly look at that.

Mr. Comuzzi: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi. There are no more names on my list. Bear in mind that we still have to go into an in camera meeting to deal with other business of this committee.

Mr. Gouk, did you want to pursue a question?

Mr. Gouk: If the other side of the committee is finished, then I will be finished as well.

The Chairman: Are we finished on this side?

Mr. Jordan: Just a quick one.

The Chairman: Well, if you're going to put a quick one in, we have to take it in order, and Mr. Gouk is first.

• 1135

Mr. Gouk: I'm still a little troubled about how we're approaching this rationalization of the cost of maintaining them versus the cost of not maintaining them. We look in terms of lifestyle and safety, and safety is certainly a big factor. There are three factors: economic, lifestyle, and safety. We're starting to put trucks on the road. On highway 1, for example, in British Columbia, on a particular section we have had a tremendous number of head-on accidents into trucks. It wasn't the trucks' fault, I might add, but it suggests that the frequency of trucks is horrendous. It seems every time a vehicle slides across the highway, it's a truck that it slams into. Then we have to consider what those trucks are carrying.

In terms of safety, and also going back to economics, when we start talking about the need to upgrade roads to deal with this safety issue, to upgrade roads because of the wear and tear because of heavy vehicles, that's the other side of the economic equation. That's the one I sort of started to address before and didn't really get to finish off and get your answer.

With regard to what you were saying about how someone else has the option of coming in and paying the cost of the railway, I would suggest that the figures are extremely skewed when the railway is getting ready for abandonment. It doesn't wake up one morning and decide: let's abandon that line. It plans it for years ahead. It does minimal, absolute minimal, maintenance, to the effect that they say that if you want to come in and keep this line going, here's the tens of billions or tens of millions of dollars that you're going to have to put in to upgrade this rail, because it's falling apart, the bridges are crumbling, and everything else. I think we can't even use that factor. That's been so weighted in the railway's favour in preparation for abandonment that it's not even in the equation.

Can you just briefly give me some idea of how we're dealing with the other side of the economic equation — the cost of not maintaining the system?

[Translation]

Mme Greene: Eh bien, nous allons nous y intéresser.

M. Comuzzi: Merci.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. Je n'ai pas d'autre nom sur ma liste. N'oubliez pas que nous devons passer à huis clos pour parler d'autres questions intéressant ce comité.

Monsieur Gouk, voulez-vous poser une question?

M. Gouk: Si l'autre côté en a terminé, et bien j'ai terminé également.

Le président: Est-ce que ce côté a terminé?

M. Jordan: Une rapide question.

Le président: Eh bien, si vous avez l'intention de poser une question, je dois prendre les choses dans l'ordre et donner d'abord la parole à M. Gouk.

M. Gouk: Je suis encore un peu confus quant à la façon dont on aborde cette question de la rationalisation des coûts que représente le maintien de ces lignes par rapport aux coûts que constituerait leur élimination. Nous avons parlé de mode de vie et de sécurité, et la sécurité est certainement un facteur déterminant. En fait, il y a trois facteurs: l'économie, le mode de vie et la sécurité. On retrouve de plus en plus de camions sur la route. Par exemple, sur un tronçon particulier de la 1, en Colombie-Britannique, on a enregistré un nombre impressionnant de collisions frontales concernant des camions. Je dois préciser que ce n'était pas la faute des camionneurs, mais il convient toutefois de signaler que le trafic de camions est effarant. On dirait que chaque fois qu'un véhicule traverse le terre-plein pour se retrouver sur l'autre voie, il vient tamponner un camion. Et puis, il faut également se demander ce que transportent ces camions.

Et qui dit sécurité, dit également économies, car pour améliorer les routes et réparer les dégâts dus aux véhicules lourds, on touche forcément à une question de gros sous. C'est un aspect dont je voulais vous parler plus tôt, mais je n'ai pu terminer mon intervention ni obtenir votre réponse.

Pour ce qui est de la possibilité pour d'autres intervenants de reprendre l'exploitation en assumant le coût du transport ferroviaire, permettez-moi de vous dire que les données concernant l'abandon de certaines lignes par les compagnies ferroviaires sont extrêmement biaisées. Les gens du chemin de fer ne se décident pas un beau matin d'abandonner telle ou telle ligne. Ils planifient des années durant. Ils n'effectuent que l'entretien strictement nécessaire au point que si vous voulez garder telle ou telle ligne en exploitation, il vous en coûtera des dizaines de millions ou des dizaines de milliards de dollars pour réparer les voies qui tomberont en état de décrépitude, les ponts qui seront délabrés, et tout le reste. Je ne pense même pas que nous devrions prendre ce facteur en considération. On l'a invoqué tellement de fois en faveur des compagnies de chemins de fer, dans l'analyse de l'abandon des voies, qu'il ne faut même plus le retenir dans l'équation.

Pourriez-vous brièvement nous parler de l'autre membre de l'équation économique, à savoir le coût que représenterait le fait de ne pas entretenir le réseau?

[Texte]

Ms Greene: It's a very difficult question to answer, because for most of the lines that we are considering rationalizing there's not that much traffic on them. While you may be right as to the railways inflating the cost of maintaining a line, it seems to me that if there were traffic to provide revenue from operating a line, the railways would operate it. That's their business. The lines that are at issue here are not dense lines.

Mr. Gouk: May I just interject something and maybe clarify this and speed it up a little?

I talked about that \$2-million section. We weren't talking about a \$2-million relief. We were talking about something to the tune of \$0.5 million relief, the difference between profitability and loss. By not providing that and not working in conjunction with federal and provincial to provide that \$0.5 million in reductions, we lost the entire \$2 million and had all these new costs added on at the other side imposed by the new type of transportation that was coming in. That's the one I'm talking about.

Ms Greene: I don't know that line, but that seems to have been a judgment call that is questionable.

Mr. Gouk: That's what I'm doing. I'm questioning that.

Ms Greene: It was not my judgment call. That was never put to me, and I don't think it was put to a federal minister, to my knowledge. However, on the general issue of should the taxpayers subsidize lines for which there is not the traffic on them—

Mr. Gouk: But you're losing the point. I'm saying to subsidize might be cheaper than not subsidizing, net bottom-line dollar. Have we looked at that factor?

Ms Greene: It would have to be done on a case-by-case basis, wouldn't it? You can't do it generally.

Mr. Gouk: It hasn't been done.

Ms Greene: Not in that particular case. I don't know of that case; no.

Mr. Gouk: How about generally?

Ms Greene: On VIA Rail, yes. When we looked at remote routes we did consider what were the costs of providing alternatives. Yes, on a case-by-case basis it is done.

The Chairman: Maybe Mr. Gouk can have a further conversation with Ms Greene after the meeting and maybe sort out some communication.

An hon. member: And Mr. Fontana, too.

The Chairman: Mr. Fontana is very clear.

Mr. Fontana: Some things are beyond me.

[Traduction]

Mme Greene: Il est très difficile de répondre à cette question, parce que la plupart des lignes que nous envisageons de rationaliser ne sont pas très fréquentées. Vous avez peut-être raison quand vous dites que les compagnies de chemins de fer gonflent leurs coûts d'entretien des voies, mais je pense qu'elles exploiteraient bel et bien ces lignes si celles-ci étaient fréquentées et si elles pouvaient en tirer un revenu. C'est là leur raison d'être sur le plan commercial. En fait, les lignes dont il est question ici ne sont pas très fréquentées.

M. Gouk: Puis-je vous interrompre un instant, préciser un petit point et peut-être accélérer les choses.

Je vous ai parlé de ce tronçon de 2 millions de dollars. Or, il n'a pas été question d'une aide financière de 2 millions de dollars, mais plutôt d'environ 0,5 millions, les 1,5 milliards de dollars de différence représentant l'écart entre la rentabilité et la perte. Or, pour ne pas avoir versé la totalité des 2 millions, et ne pas avoir travaillé en collaboration avec le gouvernement fédéral et les provinces pour permettre une diminution de 0,5 millions de dollars, nous avons perdu la totalité des 2 millions de dollars sans compter tous les coûts additionnels liés à l'apparition d'un nouveau mode de transport. Voilà ce dont je voulais parler.

Mme Greene: Je ne sais pas de quelle ligne vous parlez, mais on peut certainement se poser des questions à propos des décisions prises.

M. Gouk: C'est exactement ce que je fais. Je me pose des questions.

Mme Greene: Mais ce n'est pas moi qui ai pris la décision. Je n'en n'ai jamais eu vent et, à ma connaissance, il n'y a jamais aucun ministre du gouvernement fédéral qui en a entendu parler. Quoi qu'il en soit, pour en revenir à notre sujet, à savoir si l'on doit financer les lignes désaffectées avec l'argent du Trésor. . .

M. Gouk: Vous faites fausse route. Je prétends plutôt que, sur le plan des résultats nets, il pourrait revenir moins cher de subventionner ces lignes que de ne pas le faire. S'est-on posé la question dans ce sens?

Mme Greene: Il faudrait le faire au cas par cas, n'est-ce pas? On ne peut se contenter de généralités.

M. Gouk: Ça n'a pas été fait.

Mme Greene: Pas dans ce cas en particulier. Mais je ne suis pas au courant de ce cas.

M. Gouk: Et d'un point de vue plus général?

Mme Greene: Nous l'avons fait pour VIA Rail. Dans notre examen des lignes en régions éloignées, nous avons tenu compte du coût que représentait la prestation d'autres modes de transport. Effectivement, nous avons procédé au cas par cas.

Le président: Peut-être que M. Gouk pourrait s'entretenir avec M^{me} Greene, après la réunion, et s'entendre avec elle pour communiquer par la suite.

Une Voix: Et M. Fontana aussi.

Le président: M. Fontana a été très clair.

M. Fontana: Il y a des choses qui me passent au-dessus de la tête.

[Text]

Mr. Jordan: Mr. Chairman, I just want to make sure I understand this. I can recall quite vividly when the transports and trucks were lined up along Wellington Street a year or two ago. As I remember, their big argument was that the tax breaks that were given to their competitors, the American truckers, were certainly much improved over any tax arrangements we had with the truckers. It seems to me they could write off their rig in three years and we maintained it took eight, ten. Was that not the case?

[Translation]

M. Jordan: Monsieur le président, je veux m'assurer que je comprends bien. Je conserve très vif à l'esprit le souvenir de tous ces camionneurs et de ces camions qui avaient envahi la rue Wellington, il y a un ou deux ans. Et je me rappelle que leur principal argument tenait au fait que leurs concurrents, les camionneurs américains, bénéficiaient d'allègements fiscaux nettement plus avantageux que toutes les dispositions fiscales que nous pouvions leur consentir alors. Si je me rappelle bien, les américains pouvaient amortir leur tracteur-remorque en trois ans, alors que nous en imposons huit ou dix au Canada. Ce n'était pas cela?

• 1140

Ms Greene: That was the case, but that's only one element of the tax regime. When you considered other U.S. elements of the tax regime, the overall tax burden was almost identical. The owner-operator groups and the trucking groups that had conducted this work with us—this was not work that we did in isolation—agreed at the end of day that if you considered the overall tax burden, it was almost identical.

Mr. Jordan: I guess that wasn't being emphasized at the time because it seemed to me that was their big argument and the one we advanced on their behalf. But we didn't have this other information, which, seemingly, would have been great to have had.

Ms Greene: We can make that available, as well, to the committee, Mr. Chairman, if that would be useful.

Mr. Jordan: Perhaps if you could.

The Chairman: Yes, it would be very useful. Thank you very much, Ms Greene.

Seeing no more questions, because we do have a pretty lengthy in camera agenda, we'd like to thank—

Mr. Comuzzi: Just a point of order, Mr. Chairman. I'm wondering if Ms Greene would supply us with information on the remote lines. I talked to my research person here. I'd like to—

Ms Greene: Yes.

The Chairman: Yes, she confirmed she would supply us with that.

Mr. Comuzzi: She confirmed she would supply us with that information where you say people aren't being serviced on the 11 remote lines—

Ms Greene: In some areas.

Mr. Comuzzi: I'd like to have this group come back before the seaway committee to—

Mme Greene: Si, mais ce n'est là qu'un volet de la comparaison des régimes fiscaux. À l'examen des autres composantes du régime fiscal américain, nous avons constaté que l'ensemble du fardeau fiscal était comparable. Et les groupes de propriétaires exploitants et de camionneurs avec qui nous avons effectué ce travail—nous n'avons pas fonctionné dans une tour d'ivoire—ont fini par reconnaître que le fardeau fiscal global était presque le même de part et d'autre de la frontière.

M. Jordan: Je n'ai pas l'impression qu'on a beaucoup insisté sur cela à l'époque, car je crois me rappeler que c'était là leur principal argument et que c'est aussi la raison que nous avons invoquée pour leur défense. Mais nous n'avons pas été mis au courant de cette information. Il me semble pourtant qu'elle nous aurait été fort utile.

Mme Greene: Eh bien, si cette étude peut être utile, nous pourrions également la communiquer au comité, monsieur le président.

M. Jordan: Sans doute.

Le président: Oui, elle serait très utile. Merci beaucoup madame Greene.

Eh bien comme il n'y a plus de question, et que nous avons un ordre du jour chargé à huis clos, je voudrais remercier. . .

M. Comuzzi: Un rappel au règlement, monsieur le président. Je me demande si M^{me} Greene pourrait nous fournir les renseignements dont elle dispose sur les lignes en régions éloignées. Je viens de m'entretenir avec mon attachée de recherche, et j'aimerais que. . .

Mme Greene: Oui.

Le président: Elle vient de vous confirmer qu'elle nous fera parvenir cette information.

M. Comuzzi: Elle a confirmé qu'elle nous communiquerait les informations concernant les localités qui ne seraient pas desservies si les onze lignes en régions éloignées. . .

Mme Greene: Certaines d'entre elles.

M. Comuzzi: Je souhaite que ce groupe compare de nouveau devant le comité de la voie maritime pour. . .

[*Texte*]

The Chairman: You can arrange that through your clerk, Mr. Comuzzi.

Thank you, Ms Greene, for joining us this morning, and to your officials for giving us their insights. We'll take a five-minute pause for the cause and resume in five minutes, please.

[*Proceedings continue in camera*]

[*Traduction*]

Le président: Vous pourrez vous arranger avec votre greffier, monsieur Comuzzi.

Merci, madame Greene, de vous être jointe à nous ce matin, ainsi que vos fonctionnaires, et merci de nous avoir éclairés. Nous allons prendre une pause de cinq minutes, après quoi nous reprendrons nos travaux.

[*La séance se poursuit à huis clos*]



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré—Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré—Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Department of Transport:

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination
Group.

TÉMOIN

Du ministère des Transports:

Moya Greene, sous-ministre adjoint, Groupe des politiques et
coordination.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Tuesday, Mai 10, 1994

Le mardi 10 mai 1994

Chairperson: Stan Keyes

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates for the fiscal year 1994-95: Vote 30 under
TRANSPORT (VIA Rail Canada Inc.)

Budget des dépenses principal pour l'exercice financier
1994-1995: crédit 30 sous la rubrique TRANSPORTS
(VIA Rail Canada Inc.)

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

ORDER OF REFERENCE

ORDRE DE RENVOI

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Thursday, February 24, 1994

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du jeudi 24 février 1994

Pursuant to Standing Order 81(6), Mr. Eggleton (President of the Treasury Board), seconded by Mr. Robichaud (Secretary of State (Parliamentary Affairs)), moved,—That the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1995, be referred to the several Standing Committees of the House as follows:

Conformément à l'article 81(6) du Règlement, M. Eggleton (président du Conseil du Trésor), appuyé par M. Robichaud (secrétaire d'État (Affaires parlementaires)), propose,—Que le Budget des dépenses principal pour l'exercice se terminant le 31 mars 1995, soit renvoyé aux divers Comités permanents de la Chambre, comme suit:

To the Standing Committee on Transport.

Au Comité permanent des transports.

Privy Council, Vote 15.

Conseil privé, crédit 15.

Transport, Votes, 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 and 60.

Transports, crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et 60.

ATTEST

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 10, 1994

(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, and Anna Terrana.

Other Member present: George Rideout.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From VIA Rail: T.W. Ivany, President and Chief Executive Officer; R.J. Guiney, Vice-President, Equipment Maintenance; C. Keon Sirsly, Vice-President, Marketing.

The Order of Reference dated Thursday, February 24, 1994, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1995, being read as follows:

Ordered,—That Votes 1, 5, 10, 15, 20, 30, 35, 40, 45, 50, 55, and 60 under TRANSPORT be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chair called Vote 30 under TRANSPORT.

T.W. Ivany made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:13 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 MAI 1994

(8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 34, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, Anna Terrana.

Autre député présent: George Rideout.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De VIA Rail: T.W. Ivany, président-directeur général; R.J. Guiney, vice-président, Maintenance du matériel roulant; C. Keon Sirsly, vice-présidente, Marketing.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi du jeudi 24 février 1994, portant sur l'étude du Budget des dépenses pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1995:

Il est ordonné—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et 60, sous la rubrique TRANSPORTS, soient renvoyés au Comité permanent des transports.

Le président appelle: crédit 30, TRANSPORTS.

T.W. Ivany fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 13, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 10, 1994

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 10 mai 1994

● 0936

The Chairman: Good morning, colleagues, welcome to the committee. We're dealing today, the first day of an examination of some estimates, with the fiscal year 1994-95: vote 30 under Transport, specifically VIA Rail Canada Inc.

Our witnesses this morning are from VIA Rail. First, the president and CEO, Terry Ivany.

Terry, welcome to the committee this morning.

Mr. T. W. Ivany (President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.): It is good to be here this morning.

The Chairman: Perhaps you would introduce those you brought with you this morning.

Mr. Ivany: Without question.

With me today is our vice-president of marketing, Christena Keon Sirsly; our vice-president of finance, Mr. Roger Paquette; and our vice-president of maintenance, Mr. Bert Guiney.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ivany. I understand you have some brief remarks for us this morning. I think everybody has a copy of the prepared text. Would you present that to us first, before we go to questions?

Mr. Ivany: Certainly. Let me begin by reiterating my thanks to you, Mr. Chairman, for the opportunity to appear before the committee. This is my first appearance and I look forward to what I hope will be a good, open and continuing dialogue between the committee and VIA Rail.

I begin my remarks today by conveying to you the fact that we understand the impact VIA has in the communities across this country. We know how important the railway is to Canada. We also recognize how important our customers are to our success.

When I look at passenger rail service today in Canada, I see three separate and distinct roles. First, passenger rail can be a very efficient mode of public transportation in certain parts of the country, particularly in densely populated areas and routes of less than 800 kilometres. This can be very important as passenger volumes grow. For example, within the next 15 years total traffic between Montreal, Ottawa and Toronto is predicted to increase by 25% to 15 million trips per year. Handling this growth will cost money.

The cost to expand air or highway infrastructure is staggering, both in construction dollars and land requirement; however, rail has significant fixed costs but relatively low incremental costs. What this means is that passenger rail can handle substantial passenger growth cost-effectively.

Le président: Chers collègues, bonjour et bienvenue au comité. Nous entamons aujourd'hui un aspect du budget des dépenses principal pour l'exercice financier 1994-1995: le crédit 30 sous la rubrique Transports, et plus particulièrement VIA Rail Canada Inc.

Ce matin, nous recevons des représentants de VIA Rail. D'abord, son président-directeur général, M. Terry Ivany.

Monsieur Ivany, bienvenue au comité.

M. T.W. Ivany (président-directeur général, VIA Rail Canada Inc.): C'est un plaisir d'être ici ce matin.

Le président: Veuillez présenter ceux qui vous accompagnent.

M. Ivany: Assurément.

Je suis accompagné aujourd'hui de M^{me} Christena Keon Sirsly, vice-présidente, marketing; M. Roger Paquette, vice-président, finance; et M. Bert Guiney, vice-président, maintenance.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ivany. Je crois que vous avez un bref exposé à nous présenter, et que tous les députés en ont reçu un exemplaire. Je vous donne d'abord la parole et nous passerons ensuite à la période de questions.

M. Ivany: Merci. Permettez-moi d'abord de vous remercier de me donner l'occasion de comparaître devant le comité. C'est la première fois que je viens ici et j'espère que nous pourrions jeter les bases d'un dialogue fructueux, ouvert et continu entre votre comité et VIA Rail.

Pour commencer, je voudrais préciser que nous comprenons l'importance du rôle joué par VIA un peu partout au Canada. Nous savons à quel point le chemin de fer est important au Canada et nous savons également à quel point nos clients sont importants pour notre succès.

Selon moi, les services ferroviaires voyageurs au Canada jouent actuellement trois rôles distincts. Premièrement, les trains de voyageurs peuvent constituer un moyen de transport public très efficace dans certaines régions du pays, particulièrement dans les zones densément peuplées, et sur des distances de moins de 800 km où la clientèle est en progression. Par exemple, au cours des 15 prochaines années, on prévoit que l'achalandage total entre Montréal, Ottawa et Toronto connaîtra une hausse de 25 p. 100 pour atteindre 15 millions de voyageurs par an. Il faudra gérer cette hausse de la clientèle, et cela coûtera de l'argent.

L'investissement nécessaire au développement des infrastructures aéroportuaires et routières est énorme, tout comme le terrain nécessaire à ces infrastructures. Cependant, dans le transport ferroviaire, les coûts fixes sont élevés mais les coûts marginaux sont relativement moindres, ce qui signifie que le rail voyageurs peut absorber une hausse considérable de la clientèle de façon économique.

[Text]

From an energy perspective, inner-city trains use one-sixth the energy per passenger mile as do automobiles with one occupant. Studies also show that rail is environmentally friendly and eminently safer than highway travel. In Canada, as determined by a royal commission on passenger transportation, rail is 13 times safer than highway travel.

Second, Mr. Chairman, rail can be an effective economic generator for the country. By itself, VIA is a huge economic generator in many areas of the country. In 1992 VIA contributed \$1.1 billion to Canada's gross domestic product.

In the west, our Silver and Blue Service is an attractive seasonal attraction for international and domestic tourists seeking a unique travel experience. The train through the Rockies is an excellent means of stimulating economic development. In fact, for every dollar spent on the western train service, \$3.72 is generated.

In the Maritimes, with limited choices for public transportation and affordability a critical issue for the population, passenger rail is a very good public transportation choice. It provides both affordable transportation and a positive economic benefit.

Third, Mr. Chairman, in some cases passenger rail may meet a specific social need if rail is the best overall transportation choice. This, of course, is particularly true for the routes serving truly isolated communities.

No matter what role rail passenger plays in this country, a critical element of discussion has to be the funding. VIA receives its funding, over and above the revenue it generates on its own, from one source, the federal government.

During the last six years our funding has been reduced from \$603 million in 1988-89 to \$338 million in 1993-94. While this has required tough decisions affecting VIA's network, customers and employees, VIA has striven to ensure that its operations are as efficient as possible and to improve their attractiveness to the market. Consequently VIA has been able to raise its cost recovery from 29% in 1990 to approximately 33% in 1993 and has been able to respect its funding allotments. In fact, VIA returned \$17 million to the government last year.

As I'm sure you're well aware, the April 1993 federal budget reduced VIA's funding progressively until 1996-97, when it will be at \$234 million.

Although we are striving to meet the funding requirements through further steep productivity gains and revenue improvements, if these are insufficient further network reductions will be required.

VIA's 1994-98 corporate plan assumes productivity savings of \$300 million during the planning period. Included in the productivity initiatives are a restructuring to reduce corporate overhead expenses by eliminating 250 administrative jobs and saving approximately \$14 million per year.

[Translation]

Sur le plan énergétique, les trains interville consomment, par voyageur-mille, un sixième du carburant utilisé par une automobile comptant un seul passager. Les études révèlent par ailleurs que le transport ferroviaire n'est pas nuisible à l'environnement; il est en outre beaucoup plus sûr que le transport routier. Selon la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, le rail serait 13 fois plus sûr que le transport routier.

Deuxièmement, monsieur le président, le train peut être un moteur efficace en matière d'économie. VIA génère une très grande activité économique dans beaucoup de régions du Canada. En 1992, la contribution de VIA au produit intérieur brut du Canada a été de 1,1 milliard de dollars.

Dans l'Ouest, notre classe Bleu d'Argent constitue une importante attraction saisonnière pour les touristes étrangers et canadiens qui sont à la recherche d'une expérience originale. Le train des Rocheuses est un excellent stimulant économique. Chaque dollar affecté aux services ferroviaires dans l'Ouest rapporte 3,72\$.

Dans les Maritimes, où le choix des moyens de transport public est limité et où le prix est un facteur déterminant, le rail voyageurs est un moyen de transport public très avantageux. Le train y offre des services de transport à bon prix, tout en produisant des retombées économiques appréciables.

Troisièmement, monsieur le président, le train peut, dans certains cas, répondre à des impératifs sociaux particuliers, dans la mesure où il constitue le meilleur moyen de transport disponible. Il en est ainsi des liaisons desservant les régions vraiment éloignées.

Quel que soit le rôle joué par le train au Canada, son financement est un élément de discussion essentiel. À part ses recettes d'exploitation, VIA obtient son financement d'une source: l'État fédéral.

Au cours des six dernières années, les subventions publiques que nous avons reçues sont passées de 603 millions de dollars en 1988-1989 à 338 millions de dollars en 1993-1994. Bien que cette réduction ait imposé des décisions difficiles pour le réseau, les clients et les employés de VIA, nous avons tenté de maximiser l'efficacité de nos services et leur attrait sur le marché. C'est ainsi que VIA a pu faire passer son taux de recouvrement des coûts de 29 p. 100 en 1990 à environ 33 p. 100 en 1993, tout en respectant ses enveloppes de financement. VIA a même remis 17 millions de dollars au gouvernement l'an dernier.

• 0940

Comme vous en êtes sûrement au courant, le budget fédéral d'avril 1993 prévoyait la réduction progressive du financement de VIA, qui passera à 234 millions de dollars en 1996-1997.

Nous ferons le maximum pour respecter ces nouveaux seuils de financement en misant sur une augmentation importante de notre productivité et de nos recettes, mais si cela ne suffit pas, nous devons supprimer de nouveaux services.

Le plan d'entreprise 1994-1998 de VIA prévoit des gains de productivité d'une valeur de 300 millions de dollars sur cinq ans. Les mesures de productivité prévues comprennent une restructuration qui réduira les frais généraux de la société en supprimant 250 postes administratifs, pour des économies d'environ 14 millions de dollars par année.

[Texte]

A two-year freeze has been imposed on the salaries of our employees. New efficiencies in equipment maintenance, improved procurement practices, the implementation of a new crew-calling system and the development of a more cost-effective reservation system will also assist and contribute to cost savings.

While we are aggressively attacking the 54% of our non-labour costs, it would be impossible for us to reach our goal without achieving significant reductions in the 46% of our expenses that are in salaries and benefits. We want to pay our employees a fair wage for a fair day's work; however, we need to achieve some major improvements in our collective agreements.

All VIA's collective agreements, which affect about 80% of our approximately 4,400 employees, expired on December 31, 1993. These talks are currently at the conciliation stage.

We are seeking three main changes. They are: to tighten maintenance of earnings provisions for all unionized employees; to eliminate employment security provisions that provide lifetime employment security at full salary in case of lay-off for some 2,200 members of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers after four years of employment and to 1,100 shopcraft members who qualify for employment security after eight years of service with VIA; and to pay the locomotive engineers and transportation train crews on an hourly rather than a mileage basis.

To illustrate, let me give you an example, using my last point regarding paying on an hourly basis rather than a mileage basis. In the steam era locomotive engineers were paid by the mile. Even though the speeds that trains travel at have increased steadily over the years we continue to pay our engineers by the mile. An engineer can take a train from Montreal to Toronto and return the next day, working a total of 13 hours over the period, and be paid the equivalent of a 40-hour work week.

I do not want to be critical of management or the unions who were involved in negotiating these agreements. That was a different time and I suppose a completely different set of concerns. But today, with trains that reach speeds of 160 kilometres per hour, that formula just doesn't work.

There's a need for strong cooperation from both sides as part of the bargaining process. We all need to realize that the more successful we are in reducing and restructuring today, the more likely we will be able to protect train routes and jobs in the future.

Cost reductions must not be pursued at the expense of service quality. Service improvements have been and will continue to be crucial to increasing VIA's traffic and revenues. Since 1990 VIA has separated its business into four product groups: the Quebec—Windsor corridor, the western transcontinental services from Toronto to Vancouver, the eastern trains from Montreal to Halifax, and, of course, the remote services.

[Traduction]

Un blocage des salaires de deux ans a en outre été imposé à nos employés. L'efficacité accrue de la maintenance du matériel roulant, l'amélioration des méthodes d'approvisionnement, l'adoption d'un nouveau système d'appel des équipes et la mise au point d'un système de réservations plus économique et plus efficace contribueront aussi aux économies projetées.

Même en réduisant au maximum nos frais non salariaux, qui représentent 54 p. 100 de nos dépenses totale, nous ne pourrions jamais atteindre notre objectif sans nous attaquer également aux 46 p. 100 de nos dépenses affectées aux salaires et avantages sociaux. Nous voulons verser à nos employés un salaire juste en échange d'une journée de travail équitable. Pour cela, nous devons apporter d'importants changements aux conventions collectives actuelles.

L'ensemble des conventions régissant les employés syndiqués de VIA, soit 80 p. 100 de nos quelque 4 400 employés, sont expirées depuis le 31 décembre 1993. Les négociations sont actuellement à l'étape de la conciliation.

Nous cherchons à obtenir trois changements majeurs: resserrer les dispositions concernant le maintien du salaire pour tous les employés syndiqués; éliminer la garantie d'emploi, qui assure une sécurité d'emploi à vie, avec plein salaire en cas de mise à pied, à quelque 2 200 membres de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers après quatre années de service, ainsi qu'à 1 100 travailleurs d'atelier après huit années d'ancienneté chez VIA; rémunérer les mécaniciens de locomotive et les membres du personnel roulant sur une base horaire plutôt qu'en fonction de la distance parcourue.

Permettez-moi d'illustrer ce dernier point par un exemple. À l'époque des trains à vapeur, les mécaniciens de locomotive étaient payés au mille. Malgré l'augmentation constante de la vitesse des trains au fil des ans, nous continuons de rémunérer nos mécaniciens de locomotive selon la distance parcourue. Un mécanicien peut ainsi effectuer le trajet aller-retour entre Montréal et Toronto et travailler au total 13 heures sur deux jours et être rémunéré comme s'il avait travaillé 40 heures.

Je ne veux pas critiquer la direction ni les syndicats qui ont négocié de telles dispositions dans le passé. Les temps étaient différents et j'imagine que les préoccupations étaient d'un tout autre ordre. Mais aujourd'hui, les trains atteignent 160 km à l'heure, et cette formule ne convient plus.

Les deux parties doivent profiter des négociations actuelles pour collaborer au maximum. Nous devons reconnaître que plus nous réussirons à réduire nos frais et à nous restructurer maintenant, plus nous serons en mesure de protéger les parcours des trains et les emplois plus tard.

Mais la réduction des coûts ne doit pas se faire au détriment de la qualité des services. Jusqu'à présent, les améliorations apportées aux services ont été l'un des principaux facteurs d'augmentation de notre achalandage et de nos recettes, et il continuera d'en être ainsi. En 1990, VIA a réparti ses activités en quatre groupes de produits: le corridor Québec—Windsor, les liaisons transcontinentales de l'Ouest, entre Toronto et Vancouver, les trains de l'Est entre Montréal et Halifax, et les services en régions éloignées.

[Text]

In the corridor, VIA 1 services are provided mostly in refurbished equipment and the first class travel experience begins in Ottawa, Montreal, and Toronto in new VIA 1 lounges.

A major recent innovation in coach class service has been the inclusion in the ticket price of non-alcoholic beverages and light meals. This has allowed us to improve our yield and reduce the overheads associated with the sale and accounting of such items, while improving the attractiveness of the product.

We have added 39 frequencies weekly in the corridor, while continuing to decrease our funding requirements. Also, we have shortened trip times in key corridor markets. We have trains operating between downtown Toronto and downtown Montreal in 3 hours and 59 minutes and between Montreal and Quebec in 2 hours and 42 minutes.

Combined with new and renovated stations, these improvements have resulted in strong revenue gains in 1993. For example, the Montreal—Quebec City services registered a dramatic increase of 35% and traffic gains of 19%, in comparison with 1992.

In the west our new Silver and Blue Service has been an unqualified success. Provided in fully refurbished, electrically heated, stainless steel equipment, the service restores the original elegance of train travel in conjunction with modern amenities, such as showers on the train. In fact, revenues rose by 9% in 1993 to almost \$27 million and traffic increased by more than 2% to slightly over 152,000.

Last year we introduced a new product on the eastern trains as well. As in the west, the Maritime trains operate with refurbished equipment and improved meal service. Also, VIA has improved the quality of coach service while keeping prices as low as possible in this very cost-conscious market.

Owing to a depressed travel market and some of the lowest air fares in recent history, travel was down in the Maritimes in 1993. Revenues, however, increased by 4% and current trends indicate a more positive response from the market this year.

While we can be proud of these achievements, Mr. Chairman, the market is evolving constantly and we have to generate strong revenue growth to assist us to meet our funding targets.

In March VIA Rail achieved a remarkable breakthrough by becoming the first passenger rail company in the world to join the computer reservation systems traditionally limited to airlines. For the first time, travel agents have an on-line access to information on VIA fares, schedules, and seat availability, and can automatically ticket passengers.

[Translation]

Dans le corridor, les services VIA 1 sont le plus souvent assurés dans des trains remis à neuf et comprennent, aux gares d'Ottawa, de Montréal et de Toronto, des salons réservés aux voyageurs de première classe.

Le service en voiture-coach n'est pas en reste et a récemment fait l'objet d'une innovation, soit l'intégration dans le prix des billets de boissons sans alcool et de repas légers. Cette mesure nous a permis d'augmenter nos recettes et de réduire nos frais de vente et de comptabilisation, tout en rendant nos services plus attrayants.

Nous avons en outre ajouté 39 fréquences par semaine dans le corridor, tout en réduisant nos besoins en financement. Nous avons aussi réduit nos temps de parcours dans les principaux marchés du corridor. Certains de nos trains effectuent désormais le trajet entre le centre-ville de Montréal et celui de Toronto en 3 heures et 59 minutes et le trajet Montréal—Québec en 2 heures 42 minutes.

Ajoutées aux nouvelles gares et à celles qui ont été rénovées, ces améliorations nous ont permis de réaliser des gains appréciables en termes de recettes en 1993. Entre autres, la liaison Montréal—Québec a enregistré des résultats impressionnants, avec une hausse des recettes de 35 p. 100 et une augmentation de l'achalandage de 19 p. 100 comparativement à 1992.

Dans l'Ouest, notre nouvelle classe Bleu d'Argent a connu un formidable succès. Le service est offert dans des voitures en acier inoxydable complètement rénovées pour leur donner leur élégance originale, chauffées à l'électricité, et en offrant les commodités d'aujourd'hui, comme des douches. En 1993, les recettes se sont accrues de 9 p. 100, pour atteindre près de 27 millions de dollars, et l'achalandage a augmenté de plus de 2 p. 100, à un peu plus de 152 000 voyageurs.

• 0945

L'an dernier, nous avons lancé un nouveau produit dans les trains de l'Est. Tout comme dans l'Ouest, nos services y sont désormais assurés à l'aide de trains remis à neuf et nous offrons des services de restauration supérieurs. VIA a également amélioré la qualité des services en voitures-coachs, tout en maintenant les prix aussi bas que possible, dans un marché particulièrement sensible aux coûts.

En 1993, la morosité du marché des voyages et la réduction des tarifs aériens à des niveaux presque records ont fait baisser l'achalandage de nos trains dans les Maritimes. Les recettes, par contre, ont augmenté de 4 p. 100, et la tendance actuelle semble indiquer une reprise du marché.

Même si nous sommes fiers de ces réalisations, le marché ne cesse d'évoluer, et nous devons augmenter considérablement nos recettes pour nous aider à atteindre nos objectifs en matière de financement.

En mars, VIA Rail a réussi une percée remarquable en devenant le premier transporteur ferroviaire de voyageurs au monde à adhérer au système de réservations informatisé des compagnies aériennes. Les agences de voyages ont maintenant accès directement aux données sur les tarifs, les horaires et la disponibilité des places des trains de VIA, et peuvent automatiquement émettre des billets.

[Texte]

Today we are launching a test on two daily Montreal—Toronto trains of a new business service, which we call VIA's Business Suite. It features a semi-enclosed conference quad, together with a fax, telephone, and photocopying area. One-third of the seats in the car are also beside electrical outlets for laptop computers.

We have begun work on rail infrastructure improvements in southwestern Ontario, which will reduce travel times between Windsor and Toronto by over 20 minutes. In conjunction with the refurbished stainless steel equipment, which we shall begin introducing into the southwestern Ontario service next year, we anticipate revenue improvements.

In addition to these measures we believe there are other ways in which VIA services could be optimized, particularly in the corridor. For example, we are currently exploring the development of a turbine engine locomotive. Along with some enhancements to track infrastructures, it could operate at speeds of up to 200 kilometres per hour, reducing vital trip times on our principal routes.

I would be less than frank, however, if I did not acknowledge the proposal for network restructuring that came out publicly recently and received a great deal of attention throughout the country. As I have said previously, that is one of many proposals being looked at as we study our options in dealing with funding reductions. It also serves to illustrate the kind of network changes that might be necessary.

I remain optimistic, however, that with the full cooperation of our employees—and they have proved their dedication to the company over and over again—we will minimize the number of train service reductions required.

As I mentioned before, however, one aspect of our operations we do not control is the tracks over which we operate. I must confess that we are concerned about the potential impact that a CN—CP merger in eastern Canada might have on our operations, particularly if this merger results in the wholesale abandonment of the rights of way over which our trains operate. We understand that the preservation of passenger rail services cannot be the determining factor preventing the abandonment of uneconomic lines.

In most cases, VIA could not afford to purchase or maintain the abandoned rights of way. While we would like to operate over short-line railways, we would have to come to agreements on mutually acceptable track maintenance standards to permit appropriate speeds for passenger trains. Also, no doubt they would insist that VIA's presence on their lines would not impose Canada Labour Code standards on their employees.

In summary, Mr. Chairman, I therefore believe, while the current environment poses a great challenge, VIA will be equal to it. We recognize that all governments in Canada have limited means at their disposal and that all government departments

[Traduction]

À compter d'aujourd'hui, deux de nos trains quotidiens Montréal—Toronto offriront à titre expérimental un nouveau service, la section Affaires. Dans cette section a été aménagé un coin-conférence semi-fermé à quatre sièges avec un télécentre où l'on retrouve télécopieur, téléphone et photocopieur. En outre, le tiers des sièges de la voiture sont équipés d'une prise électrique pour y brancher un ordinateur portatif.

Nous avons entrepris des travaux d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans le sud-ouest de l'Ontario, qui permettront de réduire le temps de parcours entre Windsor et Toronto de plus de 20 minutes. Avec la mise en service l'an prochain de trains en acier inoxydable rénovés, le sud-ouest de l'Ontario devrait enregistrer une croissance des recettes.

Nous pensons qu'il y a encore d'autres moyens à prendre pour optimiser nos services, surtout dans le corridor. C'est ainsi que nous étudions la possibilité de développer une locomotive à turbine qui, moyennant quelques améliorations aux voies ferrées, pourrait circuler jusqu'à 200 kilomètres à l'heure, et permettre une importante réduction de la durée de nos principaux trajets.

Je dois avouer que je manquerais de franchise si j'évitais de parler de la proposition de restructuration du réseau rendue publique récemment et dont les médias du pays ont abondamment parlé. Comme je l'ai déjà dit, c'est l'une des nombreuses possibilités actuellement envisagées pour nous permettre de respecter nos niveaux de financement réduits. Mais c'est également le genre de modifications que nous devons peut-être apporter à notre réseau.

Je demeure quand même optimiste et je pense qu'avec l'entière collaboration de nos employés, qui nous ont prouvé maintes et maintes fois leur dévouement et leur attachement à la Société, nous pourrions réduire au minimum le nombre de liaisons ferroviaires à supprimer.

Comme je l'ai mentionné précédemment, l'un des aspects de nos activités dont le contrôle nous échappe réside dans les voies ferrées sur lesquelles circulent nos trains. Je dois avouer que nous craignons les conséquences, pour l'avenir de nos services, d'une éventuelle fusion entre le CN et le CP dans l'Est du Canada, si une fusion devait entraîner l'abandon d'infrastructures et d'emprises actuellement utilisées par nos trains. Nous savons bien que le maintien des services ferroviaires voyageurs n'est pas un facteur qui peut empêcher l'abandon des lignes ferroviaires non rentables.

Bien que VIA soit dans l'impossibilité de faire l'acquisition et l'entretien de la plupart des voies ferrées ainsi abandonnées, nous aimerions pouvoir utiliser l'infrastructure des transporteurs régionaux. Ceci dit, nous devrions parvenir à des ententes sur les normes d'entretien des voies qui seraient acceptables pour toutes les parties de façon que la vitesse convienne aux trains de voyageurs. Par ailleurs, il est certain que ces transporteurs insisteraient sur le fait que l'utilisation de leurs voies par VIA ne devrait pas obliger leurs employés à se soumettre au Code canadien du travail.

En résumé, monsieur le président, j'estime que la situation actuelle nous lance un important défi, que nous pourrions relever. Nous savons que les pouvoirs publics au Canada ont des moyens limités et que tous les ministères, organismes et sociétés

[Text]

and agencies must do their part in improving efficiency and reducing their demands on the taxpayer. VIA is determined to discharge all its responsibilities to both the taxpaying and travelling public.

I hope what I have been able to share with you has been of some value, Mr. Chairman. As you indicated, we'd be very happy to engage in some dialogue with respect to VIA.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Ivany. That was short, sweet, and to the point. We appreciate the brevity of your presentation. We'll get right to questions.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie pour votre présentation, mais j'ai manqué les six premières minutes et je m'en excuse.

Je lis la copie française de votre document à la page 12:

Entre autres, la liaison Montréal—Québec a enregistré des résultats impressionnants, avec une hausse des recettes de 35 p. 100 et une augmentation de l'achalandage de 19 p. 100 comparativement à 1992.

[Translation]

d'État doivent faire leur part en étant plus productifs et en ménageant les contribuables. VIA est déterminée à s'acquitter de toutes ses responsabilités aussi bien envers les contribuables qu'envers les voyageurs.

J'espère, monsieur le président, que ces observations vous ont éclairés. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ivany. C'était un exposé bref et concis, et nous vous en sommes reconnaissants. Passons immédiatement aux questions.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman.

I thank you for your presentation, but I am sorry I missed the first six minutes.

On page 12 of the French version (same page in English version), you said:

For example, the Montreal—Quebec City services registered a dramatic revenue increase of 35% and traffic gains of 19% in comparison to 1992.

• 0950

Ceci illustre bien, à mon sens, et je suis persuadé que vous allez être d'accord avec moi, que lorsque le service est bon et lorsqu'il y a un service, bien entendu, les gens prennent le train. Si l'achalandage a augmenté, c'est parce que les gens considèrent que le fait que vous offrez des liaisons de centre-ville à centre-ville, sans attente comme pour l'avion, il vaut mieux prendre le train. C'est le premier commentaire que je voulais vous faire.

Première question, monsieur le président. Je suis très surpris que votre rapport soit totalement muet quant à une nouvelle technologie innovatrice. Je ne vous demande pas d'être d'accord avec votre président du conseil d'administration qui a fait une déclaration, il y a environ une dizaine de jours, devant la Chambre de commerce de Montréal, je crois, mais j'aimerais savoir pourquoi votre présentation est totalement muette quant au TGV?

Mr. Ivany: Thank you for your question. In fact, throughout our presentation we talk about the importance of reducing in-transit times. That can be done in many ways, through infrastructure improvements, and that's of the railbed itself. We also mentioned that in the Montreal—Quebec corridor you initially talked about we believe the increase in revenue was due mostly to the fact that we were able to increase frequency and reduce the in-transit time by 20 minutes.

We also talk in our opening statement about our intention to explore the development of a converted turbine diesel engine that will get us up to 200 kilometres an hour. Obviously, being in the rail business, we are always interested in speed. We have been very interested in the new technologies around the world today. We keep abreast of what they are doing. We try to keep on top of these kinds of activities.

Throughout my presentation we do indeed talk about the necessity of trying always to reduce the in-transit times between stops.

In my view, and I am convinced you will agree with me, this shows that when the service is good and of course when there is a train service, people use it. The traffic gains occurred because you made the train more attractive to customers by offering them downtown-to-downtown service for which they don't have to wait as is the case in air transportation. That is the first comment I wanted to make.

Mr. Chairman, my first question is this. I am very surprised that you did not mention a new innovative technology in your brief. I am not asking you to agree with the Chairman of your board of directors who made a statement about ten days ago before the Montreal Chamber of Commerce, I think, but I would like to know why you didn't mention the high-speed train at all in your presentation.

M. Ivany: Merci pour la question. En fait, tout au long de notre exposé, nous avons dit qu'il était important de réduire le temps de transit. On peut le faire de diverses manières, en améliorant l'infrastructure, c'est-à-dire le chemin de fer proprement dit. Nous avons aussi dit que dans le corridor Montréal—Québec, dont vous avez d'abord parlé, l'augmentation des recettes était due essentiellement au fait que nous avons pu accroître la fréquence des trains et réduire de 20 minutes le temps de transit.

Dans notre exposé liminaire, nous avons aussi évoqué notre intention d'étudier la mise au point d'un moteur diesel converti qui permettrait à nos trains d'atteindre une vitesse de 200 kilomètres à l'heure. Évidemment, étant donné que nous sommes une entreprise de chemin de fer, nous sommes toujours intéressés par la vitesse. Nous nous intéressons beaucoup aux nouvelles technologies qui émergent dans le monde entier. Nous suivons de près toutes les nouveautés. Nous essayons d'être à la page en ce qui concerne ce genre d'activité.

Tout au long de mon exposé, j'ai parlé de la nécessité de travailler constamment à la réduction du temps de transit entre les gares.

[Texte]

M. Guimond: Vous devriez peut-être envisager une nouvelle carrière en politique, mais je vais être plus direct. Est-ce que vous croyez qu'un TGV, dans le corridor Québec-Windsor, est viable?

Mr. Ivany: To answer your question, I don't know. The reason I do not know, and I guess not many people do know, is that the three governments involved have been studying this for quite some time. There is a report due out this fall that will look at all the ramifications of the development of a high-speed train in the Quebec—Windsor corridor.

From VIA's point of view we are waiting for that particular report to come out. Of course that would be a major decision of the government.

M. Guimond: Je sais qu'il y a actuellement des négociations avec vos employés et vous reliez les concessions que vous pourriez obtenir dans ces négociations aux coupures de lignes. À la page 16 vous dites:

...et je pense qu'avec l'entière collaboration de nos employés [...], nous pourrions réduire au minimum le nombre de liaisons ferroviaires à supprimer.

Est-ce que les lignes qui doivent être coupées sont déjà identifiées? Et si oui, est-ce qu'il y a un échéancier de prévu?

Le problème, c'est qu'il y a ce que les psychologues industriels appellent «une *grapevine*», une rumeur. J'ai été approché par des gens de la Gaspésie à propos du *Chaleur*. Des groupes voulaient venir visiter la Gaspésie en train et ils se sont fait répondre que l'on ne pouvait rien réserver après le 1^{er} juillet. Vous comprendrez que les gens sont inquiets. Les gens veulent savoir: Est-ce qu'on le perd notre train, le 1^{er} juillet?

[Traduction]

Mr. Guimond: Maybe you should consider a new career in politics, but I will be more blunt. Do you believe that a high-speed train in the Quebec—Windsor corridor is viable?

M. Ivany: Pour répondre à votre question, je dirais que je ne sais pas. Je ne le sais pas, et je présume que très peu de gens le savent, parce que les trois gouvernements concernés étudient cette possibilité depuis un certain temps. Dans un rapport qui sera publié cet automne, il sera question de toutes les répercussions de la mise en service d'un TGV dans le corridor Québec-Windsor.

En ce qui nous concerne à VIA, nous attendons la publication de ce rapport. Bien entendu, il s'agira d'une décision importante à prendre par le gouvernement.

Mr. Guimond: I know that at the moment, you are negotiating with your employees and that you are linking the concessions that you could obtain in these negotiations to line cuts. On page 16 (pages 15 and 16 of the English version), you said:

...with the full cooperation of our employees, ...we will minimize the number of train service reductions required.

Have the lines that must be cut already been identified? And if so, is there a timetable to that effect?

The problem is that there is what industrial psychologists call "a grapevine", meaning a rumor. People in the Gaspé have approached me about the Chaleur. Some groups wanted to go visit the Gaspé by train, and they were told that nothing could be reserved after the first of July. You can understand that people are worried. They want to know: Are we losing our train on July 1st?

• 0955

Est-ce que les lignes ont déjà été identifiées? Et si oui, est-ce qu'un échéancier a été établi?

J'ai parlé de la Gaspésie, mais je pourrais parler de la ligne Montréal—Saguenay—Lac St-Jean. Je pourrais parler de la ligne de l'Abitibi. J'ai été approché aussi par des gens du sud de l'Ontario, dans la région de Sarnia, où il y a des projets de coupures aussi.

Mr. Ivany: Yes, I would be happy to, and no, I do not know which lines are going to be cut.

M. Guimond: Peut-être encore un point à saveur particulière: Vous savez qu'il y a eu le développement d'un nouveau type de train de circuit touristique, le *Rocky Mountaineer* dans l'Ouest qui relie Edmonton à Calgary, via Jasper et via Vancouver avec un arrêt à Kamloops. Actuellement, ces gens-là opèrent ce qu'on appelle la ligne sud. J'ai été informé qu'il y avait peut-être des projets pour VIA Rail, à savoir qu'au lieu d'emprunter la ligne nord comme maintenant, plutôt revenir vers la ligne sud, ce qui pourrait compromettre carrément la survie de ce circuit touristique et les emplois qui vont avec.

Est-ce que ça fait partie de vos plans d'opérer à nouveau la liaison de Vancouver par la ligne sud?

Mr. Ivany: I am not entirely sure. Are you talking about us going in direct competition with the *Rocky Mountaineer*? Is that what you are talking about?

Have the lines already been identified? And if so, have you established a timetable?

I talked about the Gaspé, but I could also mention the Montreal—Saguenay—Lac St-Jean line. I could mention the Abitibi line. I've also been approached by people from Southern Ontario, in the Sarnia region, where some cuts are also planned.

M. Ivany: Oui, j'en serais ravi, et non, je ne sais pas quelles lignes seront supprimées.

Mr. Guimond: Maybe another point with a special twist: you know that a new train has been developed for tourist operations; it is called the *Rocky Mountaineer* and it operates in the West and links Edmonton to Calgary via Jasper and Vancouver, with a stop in Kamloops. Presently, the train is operating on the so-called southern line. I have been informed that VIA Rail is probably looking into similar projects: instead of taking the northern line as it now does, it would come back to the southern line, which would clearly endanger the survival of the tourist route and the related jobs.

Is it part of your plans to resume the operation of the southern line to Vancouver?

M. Ivany: Je n'en suis pas tout à fait certain. Voulez-vous savoir si nous allons entrer en concurrence directe avec le *Rocky Mountaineer*? Est-ce là votre question?

[Text]

M. Guimond: Oui.

Mr. Ivany: We obviously would like to operate between Calgary and Vancouver. We believe it is a viable tourist operation, but certainly not in competition with the *Rocky Mountaineer*. It would be a different type of service. *Rocky Mountaineer* is a daylight service. If we did start to operate that particular route again, it would be an overnight service.

M. Guimond: Mais un service touristique pour voir les Rocheuses la nuit, si elles ne sont pas phosphorescentes! J'ai de la difficulté à comprendre; sans doute parce que ça fait longtemps que je ne suis pas allé par là.

Mr. Ivany: Well, you have to use your imagination sometimes. To give you some further clarification on that, this is why some of these people are with us today. Christena has been working on this for some time. Perhaps Christena would like to respond to your question in a little more detail.

Mme C. Keon Sirsly (vice-présidente, Marketing, VIA Rail Canada Inc.): Il est très possible, monsieur, d'opérer un train de nuit avec des voitures-lits à partir de Vancouver jusqu'à Calgary mais en passant dans les Rocheuses durant la journée. D'ailleurs, on le fait actuellement. On part de Vancouver, vers 21 heures le soir, on arrive à Jasper à 15 heures de l'après-midi, le lendemain, et on est dans les Rocheuses durant la journée.

M. Guimond: D'accord. C'est cette donnée qui me manquait.

Mme Sirsly: Ce le *Rocky Mountaineer* offre, c'est la visibilité dans le *Fraser Canyon*. Alors, la première journée du voyage, c'est le *Fraser Canyon* et la deuxième journée, c'est ce que les passagers voient sur nos trains dans les Rocheuses.

The Chairman: By the way, colleagues, there was some mention, Michel, of the high-speed rail and all its implications. Just for the advice of my colleagues, the media and our guests in the room, in 1992 there was a report done on high-speed rail by the last transport committee, of which I was a member. It outlined a lot of the reasons and wherefores, etc., of the opportunities and capabilities of high-speed rail in the corridor. You might find that of interest.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Ivany, good morning. I want to refer to page 8. I am reading about the maintenance of earnings provisions for unionized employees. If I am reading this right, that provides lifetime security at full pay in case of lay-off for members after four years of employment. Is that correct?

• 1000

Mr. Ivany: Yes, it is.

Mr. Harris: I would say that this kind of an agreement makes the much-hated MPs' pension plan look like a mere pittance.

Mr. Ivany: Are you saying that you probably should have been working with the railway instead of becoming an MP?

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Harris: How did something like this come about? What is the background? Was it inherited, or was it negotiated by VIA after it became a crown corporation? What is the background of an agreement like that?

[Translation]

Mr. Guimond: Yes.

M. Ivany: Nous voulons évidemment travailler entre Calgary et Vancouver. Nous croyons que c'est un circuit touristique viable, mais nous ne voulons certainement pas l'exploiter en concurrence avec le *Rocky Mountaineer*. Notre service serait différent. Le *Rocky Mountaineer* fonctionne de jour. Si nous recommençons à exploiter ce circuit, ce sera de nuit.

Mr. Guimond: With a nightly tourist operation, the Rockies would have to be phosphorescent! I find it hard to understand; it may be because I have not been in that region for ages.

M. Ivany: Eh bien, parfois, il faut user de son imagination. C'est pour vous donner des éclaircissements à ce sujet que certaines personnes m'accompagnent aujourd'hui. Mme Keon Sirsly travaille sur ce projet depuis un certain temps. Elle va peut-être vous en dire plus.

Ms C. Keon Sirsly (Vice-President, Marketing, VIA Rail Canada Inc.): Sir, it is very possible to operate a train by night with sleeping-cars from Vancouver to Calgary, but by passing in the Rockies by day. It is even done at present. We leave Vancouver at about 9 p.m., and we arrive at Jasper the next day at 3 p.m.; but we are in the Rockies during the day.

Mr. Guimond: Alright. I did not have that information.

Ms Sirsly: What the *Rocky Mountaineer* offers is visibility in the *Fraser Canyon*. So in the first day of the trip, it is the *Fraser Canyon*, and on the second day, it is what our passengers see on our trains in the Rockies.

Le président: Soit dit en passant, collègues, on a parlé, Michel, du TGV et de toutes ses implications. Pour la gouverne de mes collègues, des journalistes et de nos invités ici présents, en 1992, le dernier Comité des transports, dont j'étais membre, a publié un rapport sur le train à grande vitesse. Dans ce rapport, il était question de la nécessité et des possibilités de ce type de train dans le corridor. Cela pourrait vous intéresser.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Ivany. À la page 8, vous parlez du maintien du salaire pour tous les employés syndiqués. Si je comprends bien, vous remettez en question la garantie d'emploi à vie, avec plein salaire en cas de mise à pied pour les employés ayant plus de quatre années de service. Est-ce exact?

M. Ivany: Oui, c'est exact.

M. Harris: Je dirais que le régime de pension des députés ressemble carrément à une pitance comparé à ce genre d'entente.

M. Ivany: Voulez-vous dire que vous auriez probablement dû devenir cheminot au lieu de député?

Des voix: Oh, oh.

M. Harris: Comment en est-on arrivé là? Qu'est-ce qui s'est passé? L'entente est-elle un héritage? VIA l'a-t-elle négociée quand elle est devenu une société d'État? Quelle est l'historique de cette convention?

[Texte]

Mr. Ivany: It is an inherited collective agreement. You have to have four years of cumulative service with the organization. Once you hit that magic number and there is a reduction in the workforce and you fall off the bottom of the seniority list, you are then permitted to go home and receive full pay until age 65. That is with that particular union. With the other union you require eight years of service and the same thing applies.

Mr. Harris: That's eight full years.

All kidding aside, this is an incredible agreement and I imagine it causes you a lot of concern. Do you expect this is going to be a forever agreement? Obviously the union did a wonderful job in negotiating this and it should be congratulated. It should be running private business, or maybe running the railway when it gets an agreement like that. Is this a forever agreement?

Mr. Ivany: Mr. Harris, as you know and as I stated, all of our collective agreements matured at the end of December 1993. We are in the collective bargaining process. We have outlined our intentions to eliminate employment security. We are progressing as best we can in negotiating with the union to achieve that.

I think for me to say more than that today, while we are in the process... as a matter of fact, we are meeting today with this particular union here in Ottawa. I would certainly not want in any way to jeopardize the negotiations we are now going through.

We believe reason and a sensible approach to this thing should render some kind of mutually beneficial agreement.

Mr. Harris: I have another short question. I want to talk about the Skeena line, for example. I am from the west. As you know, the Skeena line runs through some of the most beautiful country in all of Canada, perhaps the most beautiful country in all of Canada.

There is a great deal of wonder about the schedule. It runs through the Rockies in the middle of the night. It picks up passengers in Prince George, which is the major centre in that line in the middle of the morning. Sorry, that is 12 midnight until 6 a.m. It is one of the most subsidized runs on the whole line, I think. A lot of people in my part of the country have commented that perhaps if we had some realistic scheduling the ridership might go up. The opinion is wide that it is one of the first lines that is going to be shut down.

I would like you to comment first of all on your schedule. Then can you answer the question of whether the Skeena line is on the chopping block, and if so, when?

Mr. Ivany: I would be very happy to address that. As you may or may not know, we have had quite a bit of dialogue with communities out in that area. We initially believed, as you do, the schedule to be not the best for that particular service. Last year we suggested that we go to daylight service on that particular route with a stopover in the middle there. The communities involved did agree with us in the end that would be the best move to try to get ridership on that particular service.

[Traduction]

M. Ivany: Il s'agit d'une convention dont nous avons hérité. Il faut cumuler quatre années de service au sein de l'organisation. Une fois que vous franchissez ce cap magique, s'il y a une réduction d'effectifs qui vous relègue au bas de la liste d'ancienneté, on vous libère et vous recevez votre salaire intégral jusqu'à l'âge de 65 ans, si vous êtes membre de ce syndicat. Dans l'autre syndicat, il faut avoir huit années de service pour prétendre aux mêmes droits.

M. Harris: Huit années entières.

Blague à part, il s'agit d'une convention incroyable et je comprends que cela vous préoccupe énormément. Pensez-vous que cette convention soit éternelle? À l'évidence, le syndicat a fait un excellent travail pour obtenir de telles concessions, et il mérite des félicitations. Un syndicat qui obtient une telle convention devrait gérer des entreprises privées ou même la compagnie de chemin de fer. La convention est-elle éternelle?

M. Ivany: Monsieur Harris, comme vous le savez et comme je l'ai dit, toutes nos conventions collectives ont expiré à la fin du mois de décembre 1993. Nous sommes en cours de négociations collectives. Nous avons exprimé notre intention d'éliminer la sécurité d'emploi. Nous progressons du mieux que nous pouvons en négociant dans ce sens avec le syndicat.

Je ne peux pas en dire plus aujourd'hui, car les négociations sont en cours... en fait, nous rencontrons aujourd'hui ce syndicat ici à Ottawa. Je ne voudrais certainement pas compromettre de quelque façon que ce soit les négociations en cours.

À notre avis, si nous sommes raisonnables, et si nous abordons la question de façon intelligente, nous en arriverons à une convention qui fera l'affaire de toutes les parties.

M. Harris: J'ai une autre question brève à vous poser. Parlons par exemple de la ligne Skeena. Je viens de l'Ouest. Comme vous le savez, la ligne Skeena traverse l'une des plus belles régions du Canada, peut-être même la plus belle.

L'horaire pose beaucoup de problèmes. Le train traverse les Rocheuses au milieu de la nuit. Il prend les passagers à Prince George, qui est le principal centre situé sur cette ligne, au milieu de la matinée. Pardon, c'est de minuit à six heures du matin. Je crois qu'il s'agit de l'un des tronçons les plus subventionnés de toute la ligne. Dans ma région, bien des gens estiment que, si l'horaire était plus réaliste, l'achalandage augmenterait. Beaucoup de gens pensent que c'est l'une des premières lignes qui seront supprimées.

Je voudrais que vous nous parliez d'abord de votre horaire. Ensuite vous pourrez répondre à la question de savoir si la ligne Skeena va être supprimée, et le cas échéant, à quelle date?

M. Ivany: Je vais vous répondre avec plaisir. Comme vous le savez peut-être, nous avons beaucoup discuté avec les collectivités de cette région. Nous croyons d'abord, comme vous, que l'horaire de ce service n'est pas le meilleur qui soit. L'an dernier, nous avons proposé d'exploiter cette ligne le jour seulement, avec un arrêt au milieu du parcours. Les localités de la région sont convenues avec nous qu'en définitive, le mieux serait d'essayer d'augmenter l'achalandage de ce service-là.

[Text]

[Translation]

• 1005

However, we then recognized our tremendous difficulties in funding for this coming year and decided not to take any new initiatives on services throughout the country. For the one we had talked about, moving to a daylight service, it was our estimation that it would cost us approximately \$750,000 to make that move.

It is our intention obviously, if Skeena is one of the routes that is unaffected, to move in that direction as quickly as we can.

In answer to your question as to whether the Skeena is one of the ones to be chopped, as I said initially we don't decide which routes are chopped. Nobody has made any decisions on which routes are going to go and which ones are not, if any routes are going to go. Our position on routes is simply that we have to attain productivity improvements wherever we can. We have to reduce our cost base wherever we can. I think the collective bargaining process is going to help us do that. Once we have all of these things taken care of and we know the financial envelope we have to fit into, we then have to discuss with government exactly how the route structure of VIA is going to look.

Mr. Harris: I'm surprised at your vagueness in answering the question about chopping because I would imagine that your organization does planning and has its priorities. The way a good business operates is for future planning, so I'm surprised at the vagueness. Surely you must have a list of lines that would receive priority when the cutting was about to come as a result of the reduced subsidies.

Can you tell me if Skeena line is on the top of that list, even though it may not have been presented yet? I can't believe you haven't thought about this thing.

Mr. Ivany: I can assure you it is on the list.

Mr. Harris: Is it on the top of the list?

Mr. Ivany: I can't tell you where it is on the list but it is on the list.

I think we have to understand as well, when you talk about the nature of VIA from a business point of view, you could look at all of our runs and there's a subsidy required to operate all of the runs. Therefore, just by the inference that it's subsidized there's a lot of public policy overlay that goes into all of these decisions. This is not our area. Our area is to consult with government to try to fit VIA into the financial envelope we have and that's exactly what we do.

Mr. Harris: Do I have any more time?

The Chairman: No, that's just about it.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Good morning and thank you for your presentation.

Toutefois, nous nous sommes rendus compte des énormes problèmes de financement que nous avons cette année, et nous avons décidé de ne prendre aucune nouvelle initiative à l'égard de nos services, dans tout le pays. Dans le cas qui nous occupe, passer à un service de jour seulement nous aurait coûté environ 750 000\$, d'après nos estimations.

Bien entendu, si la ligne de Skeena est l'une de celles qui ne seront pas touchées, nous avons l'intention d'agir en ce sens le plus vite possible.

Vous m'avez demandé si la ligne de Skeena était l'une de celles qui seront supprimées, et je vous répondrai comme je l'ai dit au début: nous ne décidons pas quelles routes supprimer. Personne n'a pris de décision sur les lignes à supprimer et sur celles à conserver, s'il nous faut supprimer des lignes. Notre position consiste tout simplement à améliorer la productivité partout où c'est possible. Nous devons réduire notre coût de revient partout où c'est possible. Je pense que la négociation collective va nous aider à y arriver. Une fois que nous aurons réglé toutes ces questions-là et que nous saurons de quelle enveloppe financière nous disposons, nous devons avoir des discussions avec les autorités gouvernementales pour savoir exactement de quoi le réseau de lignes de VIA aura l'air.

M. Harris: Je m'étonne que vous répondiez si vaguement à ma question sur la suppression, parce que j'aurais cru que votre organisation planifie et qu'elle a ses priorités. Les bonnes entreprises fonctionnent avec des plans d'avenir, et c'est pourquoi votre réponse si vague m'étonne. Vous avez sûrement une liste de lignes qui seraient les premières à être supprimées si vous y étiez contraints par suite d'une réduction de vos subventions.

Pouvez-vous me dire si la ligne de Skeena est au début de cette liste, même si vous ne l'avez peut-être pas encore présentée? Je ne peux pas croire que vous n'y avez pas réfléchi.

M. Ivany: Je puis vous assurer qu'elle est sur la liste.

M. Harris: Est-elle au début de la liste?

M. Ivany: Je ne peux pas vous dire à quel rang, mais elle est sur la liste.

Quand vous parlez de la nature de VIA d'un point de vue commercial, je crois que vous devez aussi comprendre que vous pourriez analyser toutes nos lignes, et que vous constateriez qu'elles doivent toutes être subventionnées. Le simple fait qu'elles soient subventionnées signifie que toutes nos décisions doivent tenir compte de nombreux facteurs liés à la politique publique. Ce n'est pas de notre ressort. Notre tâche consiste à tenir des consultations avec le gouvernement pour que VIA puisse s'accommoder de l'enveloppe financière qu'on nous donne, et c'est exactement ce que nous faisons.

M. Harris: Me reste-t-il du temps?

Le président: Non, vous avez à peu près fini.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Bonjour, et merci pour votre exposé.

[Texte]

I'm also from the west, from British Columbia, and of course there is a lot of concern right now with VIA Rail in British Columbia and the island. I would like you to expand a little bit on what you have already told Mr. Harris regarding the situation in British Columbia with VIA Rail. Where are we going? What's happening? Is it more viable in the west than in the east, as happens with CP or CN?

Mr. Ivany: VIA Rail in the west, British Columbia and Vancouver, is very important. It is really a gateway for a lot of our foreign tourists. We have done a lot of work out in Vancouver. We have refurbished the station down there and we've put a lot of money into marketing the Silver and Blue Service, which really starts in Vancouver.

The other aspect of our operation in British Columbia is the E & N Railway, which has received a fair amount of comment recently. What is interesting about the E & N is that in I think 1990 it was recommended that it be shut down. The Government of British Columbia went to court on the basis that they felt it was a constitutional obligation to maintain that particular service.

[Traduction]

Je suis aussi de l'Ouest, plus précisément de la Colombie-Britannique, et je puis vous dire que la situation de VIA Rail en Colombie-Britannique et sur l'île de Vancouver nous préoccupe beaucoup. J'aimerais que vous nous donniez un peu plus de précisions sur ce que vous avez déjà dit à M. Harris à ce sujet. Où allons-nous? Qu'est-ce qui se passe? VIA est-elle plus viable dans l'Ouest que dans l'Est, comme le CP ou le CN?

M. Ivany: L'Ouest, la Colombie-Britannique et l'île de Vancouver, sont des secteurs très importants pour VIA Rail. Une grande partie de nos touristes étrangers passent par là. Nous avons fait de grands travaux à Vancouver. Nous avons rénové la gare et nous avons investi beaucoup d'argent dans le marketing de la classe Bleu d'Argent, dont le point de départ est vraiment Vancouver.

L'autre élément de notre exploitation en Colombie-Britannique correspond à la société E & N, dont on a beaucoup parlé ces derniers temps. Dans ce dernier cas, je puis vous confier un fait intéressant: je pense qu'on avait recommandé la suppression du service de la Société E & N en 1990, mais le gouvernement de la Colombie-Britannique a porté l'affaire devant les tribunaux, en alléguant que la Constitution exigeait que ce service-là soit maintenu.

• 1010

Then the federal government decided to appeal that decision to the Federal Court. I think it was the day before yesterday when the decision came down that it wasn't a constitutional obligation of the federal government to maintain that particular service.

Referring back to the question earlier, I guess the E & N is on the list again, if and when we have to reduce any services.

Mrs. Terrana: Going back for a second to the *Rocky Mountaineer*, apparently it's a very successful endeavour. They have some concern. They came and met with us. They have some concern of course because you want to use their line.

You say you're not in competition with them, but they're planning to buy some sleeping cars and start a proper service. In my estimation, if you have problems with VIA Rail and the funding, why not leave a situation like this as is? They are doing well. They said they have been a success story. So I was really intrigued when you said there is a possibility you may want to. In fact they are concerned because they are going to spend a lot of money on the coaches. Then if you are going in competition with them, their money is going to really be wasted.

Mr. Ivany: I surely appreciate your comments on that. As a matter of fact, I have talked to Peter Armstrong. I met with him in Vancouver some time ago because there are some things we can do cooperatively to enhance both our services out there. We did talk about the possibility that he may want to get into an overnight service.

I didn't hear anything definitive from him on that. To get into that kind of service requires a big investment in capital. This particular service that operates there now did not require a tremendous investment in capital. Therefore he doesn't have to carry that burden.

Le gouvernement fédéral a décidé d'interjeter appel de la décision du tribunal devant la Cour fédérale. Je pense que la cour a rendu avant hier son arrêt, en concluant que la Constitution n'oblige pas le gouvernement fédéral à maintenir ce service.

Pour revenir à la question qui m'a été posée tout à l'heure, je crois que la ligne E & N est de nouveau sur la liste d'une réduction éventuelle de nos services.

Mme Terrana: Je voudrais revenir un instant au *Rocky Mountaineer*; apparemment, c'est une grande réussite. Les dirigeants de l'entreprise sont inquiets; ils sont venus nous voir. Ils s'inquiètent, bien entendu, parce que vous voulez vous servir de leur ligne.

Vous dites que vous n'êtes pas en concurrence avec eux, mais ils ont l'intention d'acheter des wagons-lits, et de lancer un service complet. Selon moi, si vous avez des problèmes de financement à VIA Rail, pourquoi ne laisseriez-vous pas cette situation inchangée? Leur service va bien. Ces gens-là nous ont dit qu'ils ont eu beaucoup de succès. J'ai donc été vraiment intriguée quand vous avez dit que vous pourriez explorer cette possibilité. En fait, ces gens s'inquiètent parce qu'ils vont dépenser beaucoup d'argent pour leurs wagons-lits. Si vous leur faites concurrence, ils auront vraiment gaspillé cet argent.

M. Ivany: Je prends bonne note de vos observations. Au fait, j'ai parlé à Peter Armstrong. Je l'ai rencontré à Vancouver il y a quelque temps parce que nous pourrions collaborer sur certains points de façon à améliorer nos deux services. Nous avons parlé de la possibilité qu'il lance un service de nuit.

M. Armstrong ne m'a rien dit de précis à ce sujet-là. Il faut de gros investissements pour exploiter un service pareil. Le service qui est exploité actuellement n'a pas nécessité de gros investissements. La compagnie n'a donc pas une double charge financière.

[Text]

Any new kind of acquisition that would require millions of dollars requires a tremendous investment in capital. We are going to be working with Peter. We do some work for him now with respect to cleaning his cars and maintenance operations through an agreement we have.

It's very likely we will be doing some cooperative promotion of the service because I think people get confused with his service and our service out west. I said to Peter anything we do to enhance the awareness of the fact that there is a service across the Rockies helps both our cases.

Also, we're going to be talking, hopefully very soon, about doing some cooperative stuff with Amtrak on the west coast as well. As I understand it, it's now going to be coming through Seattle into Vancouver and using our facilities in Vancouver as well.

Mrs. Terrana: There's a lot of movement north-south. The *Rocky Mountaineer* is probably isolated, I don't know, but surely it has been extremely successful. When you talk about abandoning the tracks, what about selling? Is there any private interest in these tracks you want to abandon and cannot sustain any more?

Mr. Ivany: You're talking about routes in particular, I would suspect.

Mrs. Terrana: Short routes.

Mr. Ivany: We have been talking to people all across the country. We've talked to people on the Skeena run about the possibility of that being a tourist oriented operation; maybe if it were operated purely for tourists in a very short season but we operate year round.

The *Rocky Mountaineer* is a tourist oriented product that only operates during the tourist season. Yes, there are some compensatory services that I think with significant promotion could possibly be compensatory, operating in that very short timeframe.

Mrs. Terrana: You are negotiating with one of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, is that right?

Mr. Ivany: Yes.

Mrs. Terrana: Are you also negotiating with the other unions?

Mr. Ivany: Yes.

Mrs. Terrana: How many unions are involved in all of this?

Mr. Ivany: We have eight unions right now.

Mrs. Terrana: Do you negotiate one by one?

Mr. Ivany: Yes.

Mrs. Terrana: It takes a long time.

Mr. Ivany: Yes.

Mrs. Terrana: Are you negotiating concurrently?

Mr. Ivany: We got some help recently. The shopcraft unions decided to go under one umbrella, the CAW. That helps us significantly. Yes, we have a number of what they call tables. It could be anywhere. You try to get it all coordinated so that it comes together. It's quite an exercise.

[Translation]

Tous les achats de matériel coûtant des millions de dollars nécessitent d'énormes investissements. Nous allons travailler avec Peter. Nous faisons déjà du travail pour lui, par exemple en nettoyant ses voitures et en lui fournissant un service de maintenance, car nous avons conclu une entente à cette fin.

Il est très vraisemblable que nous ferons conjointement de la publicité au sujet de ce service-là, parce que je pense que les gens confondent son service et celui que nous assurons dans l'Ouest. J'ai dit à Peter que tout ce que nous pourrions faire pour sensibiliser les gens au fait qu'il y a un service à travers les Rocheuses est utile pour nos deux entreprises.

Par ailleurs, nous allons avoir des discussions, — très bientôt, j'espère — sur une éventuelle collaboration avec Amtrak, elle aussi sur la côte ouest. Si j'ai bien compris, Amtrak pourra assurer un service jusqu'à Vancouver et à Seattle et elle se servira de nos installations de Vancouver dans ce contexte.

Mme Terrana: Il y a beaucoup de mouvements nord-sud. Le *Rocky Mountaineer* est probablement un cas isolé, je ne sais pas trop, mais il a sûrement connu beaucoup de succès. Quand vous parlez d'abandonner des voies, avez-vous envisagé de les vendre? Y a-t-il une participation privée dans ces voies que vous voulez abandonner et que vous ne pouvez plus entretenir?

M. Ivany: J'ai l'impression que vous parlez surtout de certaines lignes.

Mme Terrana: Les lignes courtes.

M. Ivany: Nous avons parlé à des gens dans tout le pays. Nous avons parlé à des gens de la ligne de Skeena, pour étudier la possibilité d'en faire un service axé sur les touristes; il pourrait être exploité exclusivement pour les touristes, pendant une saison très courte, mais nous devons l'exploiter toute l'année.

Le *Rocky Mountaineer* est un service axé sur les touristes exploité uniquement pendant la saison touristique. Oui, il y a des services capables de faire leurs frais, à grands renforts de publicité, avec une période d'exploitation très courte.

Mme Terrana: Vous négociez avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, n'est-ce pas?

M. Ivany: Oui.

Mme Terrana: Négociez-vous aussi avec les autres syndicats?

M. Ivany: Oui.

Mme Terrana: Combien de syndicats avez-vous en tout?

M. Ivany: Nous en avons huit.

Mme Terrana: Négociez-vous individuellement avec chacun des huit?

M. Ivany: Oui.

Mme Terrana: C'est long.

M. Ivany: Oui.

Mme Terrana: Négociez-vous en même temps avec plusieurs syndicats?

M. Ivany: Ces derniers temps, notre travail est devenu plus facile, car les syndicats d'ateliers ont décidé de se regrouper sous la bannière des TCA. Cela nous facilite beaucoup la tâche. Oui, nous avons plusieurs tables de négociation. Ces tables peuvent être n'importe où. Nous essayons de coordonner toutes nos activités pour combiner le tout. Ce n'est vraiment pas facile.

[Texte]

[Traduction]

The Chairman: Selling routes has a whole new particular challenge when it comes to trying to sell them in Ontario.

Le président: Vendre des lignes est tout un défi si c'est en Ontario que vous essayez de les vendre.

• 1015

Mr. Mercier: would you like to have a five-minute round now? We are into short rounds now so we can get around quickly.

Monsieur Mercier, aimeriez-vous avoir cinq minutes maintenant? Nous accordons très peu de temps pour chaque intervention de façon à pouvoir faire rapidement le tour de la table.

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Merci. Je pars cet après-midi en Gaspésie et je voudrais parler de cette inquiétude dont on a parlé; les gens pensent qu'à partir du 1^{er} juillet, on ne peut plus réserver et que par conséquent, cela laisse craindre que la ligne serait supprimée. Je comprend qu'en période de négociations on ne puisse pas donner beaucoup de précisions quant aux suppressions de lignes. Cependant, que pourrait-on dire quand même de précis? Oui ou non, peut-on encore faire des réservations pour après le 1^{er} juillet?

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Thank you. I'm leaving this afternoon for the Gaspé, and I would like to mention this concern that has been talked about. People think that, as of July 1st, there will be no more reservations allowed, and so they fear that the line might be cut. I understand that during negotiations, one cannot give a lot of information about line cuts. Still, might you not say anything specific? Is it still possible to make reservations for trips after July 1st, yes or no?

Mr. Ivany: We are not aware of the fact that you cannot make reservations past July 1. I would be very happy to look into that, but we are not aware of that.

M. Ivany: Nous ne savions pas qu'on ne pourrait plus réserver après le 1^{er} juillet. Je me ferai un plaisir de vérifier, mais nous ne le savions pas.

M. Mercier: Si M. le président-directeur général n'est pas au courant de cela, puis-je en conclure que ça ne se fera pas? Parce que sinon il le saurait.

Mr. Mercier: If the president and chief executive officer wasn't aware of that, may I infer that it won't happen? Otherwise, he would know.

Mr. Ivany: Yes. We're not aware of the fact that you can't make reservations past July 1, and we've talked to our tour operators who will be operating there this year.

M. Ivany: Oui. Nous ne savions pas qu'on ne peut plus faire de réservations après le 1^{er} juillet, et nous en avons parlé aux voyageurs qui auront des activités dans ce secteur cette année.

M. Mercier: Merci.

Mr. Mercier: Thank you.

M. Guimond: Monsieur le président, entre le moment où le gouvernement va vous indiquer un effort budgétaire et la décision d'abandonner des lignes, quel délai s'écoulera-t-il? Vous avez vécu cela quand les Progressistes-conservateurs, en 1989, avaient réduit sensiblement vos subventions. Vous comprenez que nous espérons que le gouvernement va prendre le temps d'écouter avant de faire quoi que ce soit. Nous sommes persuadés que le gouvernement va prendre le temps d'écouter les régions pour connaître leurs besoins.

Mr. Guimond: Mr. President, how much time will elapse between the date on which the government will indicate a budget reduction and the moment when you will have to cut lines? You've lived through that in 1989, when the Progressive Conservatives substantially reduced your subsidies. You understand that we hope that the government will take the time to listen before doing anything. We firmly believe that they will take the time to listen to the regions in order to be made aware of their needs.

Comment est-ce que les régions peuvent être affectées par ces coupures-là? Quelle va être la période de temps qui va s'écouler?

How might the regions be affected by those cuts? What period of time are we looking at?

Mr. Ivany: I am not entirely sure how much time there is between when a decision is made and a particular route is discontinued. A number of factors have to be considered and I think you have stated some of them, such as concerns of the regions. We have concerns about our employees. We have concerns about our obligations with respect to customers, to our operators and obligations of that kind. I think a number of variables would have to be considered when and if a route is to stop.

M. Ivany: Je ne suis pas tout à fait sûr du temps écoulé entre le moment où une décision est prise et celui où la ligne visée est supprimée. Il faut tenir compte de plusieurs facteurs, et je pense que vous en avez mentionné un, celui des besoins des régions. Nous nous préoccupons aussi de nos employés. Nous avons aussi des obligations à l'endroit de notre clientèle et de nos exploitants, des obligations de ce genre. Je pense qu'il faut tenir compte de toutes sortes de variables pour décider si une ligne doit être supprimée, et à quel moment elle doit l'être.

I wish I could answer your question more specifically, but to be absolutely candid with you I do not know how much time it would take. I guess it would depend on the route and many other factors.

J'aimerais pouvoir répondre de façon plus précise à votre question, mais pour être bien franc, je ne sais pas combien de temps il faudrait. J'imagine que tout dépendrait de la ligne et de bien d'autres facteurs.

M. Guimond: S'il y a un abandon de voies par la compagnie fusionnée CNCP, ou si l'une d'elle, ou encore les deux compagnies abandonnent ces voies, comment que ça se passe au niveau des communications entre VIA Rail Canada Inc., et CNCP? S'ils décident d'abandonner le transport des marchandises, ça compromet dans une certaine mesure le transport des passagers?

Mr. Guimond: If the company resulting from the CN/CP merger were to cut some lines, or if either or both of those companies were to stop using some lines, what would happen on the communications level between VIA Rail Canada Inc. and CN/CP? If those companies were to decide to stop shipping freight, does it not compromise in some way passenger transportation?

[Text]

Mr. Ivany: It certainly does in many instances where we are operating on that particular track. They obviously would notify us of their intentions to apply for abandonment.

As I said in my initial remarks, abandonment of railways is not in any way connected to whether or not VIA operates on it. I think that was the change in the NTA some time ago.

I am going to ask Bert Guiney, our vice-president of equipment maintenance, to give you more detail on the process that the railways have to go through in order to achieve abandonment.

Mr. R. J. Guiney (Vice-President, Equipment Maintenance, VIA Rail Canada Inc.): The railways under the National Transportation Act are required to indicate their intention of abandonment and thereafter public hearings are called. The issue of passenger, though, is not part of the ultimate decision. After the decision is rendered we would have the opportunity to acquire the line and thereafter operate it for VIA.

• 1020

As Mr. Ivany has said, though, the cost of acquiring lines and maintaining lines would add to the financial burden of VIA and therefore there are no lines in the country other than a line between Ottawa and Brockville that VIA is part of.

Mr. Harris: I was looking in the financial statements and I could not find the cost of track rental for 1993. What was the amount you paid to CN and CP for track rental?

Mr. Ivany: We paid CN in the area of \$50 million and CP approximately \$7 million.

Mr. Harris: That's \$57 million in total. It's my understanding that Amtrak, for example, operates about one-third of the cost as far as track rental goes. What's the explanation for that?

Mr. Ivany: I think a comparison with Amtrak is something we certainly have to be careful about. When it was given new life, I guess, through Congress by a legislative mandate, it was able to purchase some of the lines. It also has a mechanism in place whereby it only had to pay a portion of the avoidable cost of operating on the track, which makes it a significant difference from what we have to live with in Canada.

It also got many different things than what we have in Canada. It's very difficult to make the comparison.

Mr. Harris: At one time CN used to operate a bud car service on that Skeena line. Is that an option on these lines that you haven't mentioned, the lines that are going to be cut possibly? Is that type of equipment far less expensive than the full train service?

[Translation]

M. Ivany: Certainement, dans bien des cas, quand nous exploitons un service sur cette voie-là. Les compagnies nous informeraient bien entendu de leur intention de demander l'autorisation d'abandonner le service.

Comme je l'ai dit au début, l'abandon d'une ligne de chemin de fer n'a rien à voir avec son exploitation par VIA. Je pense que cela résulte des modifications qu'on a apportées il y a un certain temps à la Loi sur les transports nationaux.

Je vais demander à Bert Guiney, notre vice-président à la Maintenance du matériel roulant, de vous donner des détails sur les modalités que les sociétés ferroviaires ont toujours dû respecter pour pouvoir abandonner une voie.

M. R. J. Guiney (vice-président, Maintenance du matériel roulant, VIA Rail Canada Inc.): La Loi sur les transports nationaux impose aux sociétés ferroviaires l'obligation de déclarer leur intention d'abandonner des voies, après quoi il y a des audiences publiques. La question du transport de voyageurs n'est toutefois pas l'un des facteurs de la décision définitive. Une fois la décision prise, VIA a la possibilité d'acheter la voie, pour pouvoir ensuite l'exploiter à ses propres fins.

Néanmoins, comme M. Ivany l'a dit, le coût de l'acquisition et de l'entretien des voies alourdirait le fardeau financier de VIA et c'est pour cette raison que VIA ne détient aucune participation dans les voies ferroviaires au Canada, hormis la ligne Ottawa-Brockville.

M. Harris: J'ai étudié vos états financiers, et je n'ai pas pu trouver vos dépenses de location de voies pour 1993. Combien avez-vous payé pour louer les voies au CN et au CP?

M. Ivany: Nous avons payé environ 50 millions de dollars au CN et environ sept millions de dollars au CP.

M. Harris: C'est 57 millions de dollars en tout. Je crois savoir que Amtrak, par exemple, a des dépenses de location de voies équivalant à environ un tiers des vôtres. Pourquoi?

M. Ivany: Je pense qu'il faut comparer notre situation à celle de Amtrak avec beaucoup de prudence. Quand Amtrak a été ressuscitée, si l'on peut dire, grâce au mandat législatif que le Congrès lui a confié, il a pu acheter certaines lignes ferroviaires. Elle peut aussi se prévaloir de mécanismes qui lui permettent de ne payer qu'une partie du coût évitable d'exploitation de la voie, ce qui lui donne un avantage substantiel, compte tenu de la situation dont nous devons nous accommoder au Canada.

Amtrak s'est aussi lancée dans bien d'autres activités que nous n'avons pas au Canada. Il est donc très difficile de faire des comparaisons.

M. Harris: À un moment donné, le CN exploitait un service de voitures Budd sur la ligne de Skeena. Serait-il possible d'exploiter un service de ce genre sur les lignes dont vous n'avez pas parlé et qui seront peut-être supprimées? Ce type de matériel est-il beaucoup moins coûteux que le service ferroviaire classique?

[Texte]

Mr. Ivany: Actually our experience with bud cars is just the opposite in that they are very expensive. Just as an example, on the E & N out on Vancouver Island we operate two bud cars. On that service we have the cost of operating of \$2.5 million. We have revenues of half a million. In excess of \$1 million of that cost is the maintenance on the two bud cars. The bud cars we have are very old and very tired.

Mr. Harris: Is trying to reschedule the Skeena run something that would come before a proposed abandonment? You mentioned it cost \$750,000 to switch from a night service to a daylight service. Where does that \$750,000 come from and do you think that maybe with increased passenger loads as a result this \$750,000, if in fact that's the figure, would be offset in any way?

I'm not in favour of subsidies, don't get me wrong. I wish we had no subsidies. We might be better off. The abandoning of rail lines is like abandoning part of a business. What you try to do are some new innovative and creative ways of making that work before you shut it down. I'm wondering how realistic, in your mind, is trying to reschedule the Skeena line to up your passenger load, and do you have any projections as to how that would work?

Mr. Ivany: When you think about changing a particular product and when that change comes about you have to promote it. One of the problems we have with the Skeena valley is that it does not have the promotion. Although it is, as you say, one of the most beautiful parts of the country, it does not have the promotion that Banff or Jasper has received in the past. The promotion of that particular service would certainly cost us considerable dollars.

[Traduction]

M. Ivany: En fait, notre expérience d'exploitation de voitures Budd a révélé tout le contraire, parce que ce matériel-là est très coûteux. Par exemple, nous en exploitons deux sur la ligne de la Société E&N, sur l'île de Vancouver. Nos frais d'exploitation de ce service s'élèvent à 2,5 millions de dollars, mais nos recettes ne dépassent pas un demi million de dollars. Nous devons consacrer plus de un million de dollars à la maintenance des deux voitures Budd. Ce sont de très vieux wagons.

M. Harris: Ne pourriez-vous pas essayer d'adopter un nouvel horaire pour la ligne de Skeena plutôt que d'envisager la suppression du service? Vous avez dit qu'il vous coûterait 750 000\$ pour passer d'un service de nuit à un service de jour. Où trouverez-vous ces 750 000\$, et pensez-vous que vous pourriez compenser cette somme en augmentant votre achalandage grâce à cet investissement?

Je ne suis pas partisan des subventions, ne vous y trompez pas. Je voudrais qu'il n'y en ait pas. Notre situation serait peut-être meilleure. L'abandon d'une ligne, c'est comme l'abandon d'une partie d'une entreprise. Il faut essayer de trouver des moyens originaux et créatifs de sauver l'entreprise avant de la fermer. Je me demande si vous pensez qu'il est réaliste d'essayer de modifier l'horaire d'exploitation de la ligne de Skeena pour augmenter l'achalandage, et si vous avez des projections sur la façon d'arriver au résultat voulu?

M. Ivany: Quand vous envisagez de changer un produit, puis que vous le changez, vous devez faire de la publicité. L'une des difficultés que nous avons dans notre exploitation de la ligne de la vallée de la Skeena, c'est que nous n'avons pas de publicité. Bien que ce soit l'une des plus belles régions du pays, comme vous dites, elle ne bénéficie pas de la publicité qu'ont eue Banff ou Jasper dans le passé. La publicité de ce service-là nous coûterait certainement beaucoup d'argent.

• 1025

When you look at that in terms of the actual subsidy now required, the cost is in excess of a \$400-per-passenger subsidy on that particular line today. We would have to do one whale of a job to make that profitable, even on a daylight service. I believe through promotion and a daylight service it would increase the number of passengers riding on it, but probably not to the degree operating year round to make it compensatory.

Mr. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): I want to ask you a couple of questions. First of all you say between Montreal and Quebec you have a 35% increase of people who are taking the train. You had something also on Montreal and Ottawa and Montreal and Toronto.

My riding is in Verdun and Pointe-St-Charles. You have a shop over there in Pointe-St-Charles. and you have people working there cleaning and fixing trains. How many people are working over there both before and now? Do you think the day's coming that you're going to have more workers over there to fix up trains and everything?

Mr. Ivany: I'm going to ask Bert, our vice-president of maintenance. This right in his bailiwick to fill you in on that.

La subvention qui rend possible l'exploitation de ce service-là dépasse 400\$ par voyageur. Nous aurions fort à faire pour rendre un service comme celui-là profitable, même si nous l'offrons de jour. Je crois que nous pourrions arriver à accroître le nombre de voyageurs grâce à la publicité, avec un service de jour, mais probablement pas au point qu'il fasse ses frais si nous l'offrons toute l'année.

M. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): Je veux vous poser deux questions. Premièrement, vous dites que vous avez 35 p. 100 de voyageurs de plus entre Montréal et Québec. Vous avez dit quelque chose aussi sur le nombre de voyageurs entre Montréal et Ottawa et entre Montréal et Toronto.

Ma circonscription est située à Verdun et à Pointe-Saint-Charles. Vous avez des ateliers à Pointe-Saint-Charles où votre personnel nettoie et répare des trains. Quel est l'effectif actuel de ces ateliers, et quel était-il auparavant? Voyez-vous venir le jour où vous devrez accroître votre effectif de réparation de trains, de wagons, etc?

M. Ivany: Je vais demander à Bert, notre vice-président à la Maintenance, de vous répondre. C'est tout à fait de son ressort.

[Text]

Mr. Guiney: The maintenance centre at Montreal is one of the main maintenance centres for VIA Rail in Canada. The employment levels have not changed since the reductions of 1990 when the service was reduced. The maintenance activities at Montreal have continued at about the same level of employment.

Mr. Lavigne: How many people are working over there?

Mr. Guiney: I don't have the exact number offhand but certainly the numbers have not changed.

Mr. Lavigne: Can you send it to me please, how many people were there before 1990 and now, if it has changed?

Mr. Ivany: The people in the Montreal maintenance centre do an exceptionally good job and I refer specifically to the refurbishing of our LRC cars. They did an incredible job on these. They should be congratulated for the very high quality work.

Mr. Lavigne: The other machine you're supposed to have, the new motor—

Mr. Ivany: That's the converted locomotive to turbine.

Mr. Lavigne: That's it. Is it these people who are working on that or is it AMF?

Mr. Ivany: No, nobody at this point in time. We are trying to put together a package to start the development of that particular engine.

Mr. Lavigne: Is it somebody outside of Canada?

Mr. Ivany: We have talked to a number of people, including AMF, to see if we can put together a deal for the development of that particular engine and we have not come to any agreement with anyone yet.

Mr. Lavigne: With regard to the machine you're looking at right now, is there some other company than AMF or is it just that one or an American company or so on?

Mr. Ivany: As I said, we're trying to explore the best option we can and one of our problems of course is money. It's no problem to get anybody to develop anything for you if you have lots of money. We have a very limited budget. We're trying to put together some kind of deal. This would have to be tied into future purchases if the particular engine is developed properly and serves our needs. We are talking to a number of companies to see if we can put together something.

Mr. Lavigne: Is that companies outside of Canada?

Mr. Ivany: We have talked to one or two outside of Canada.

Mr. Lavigne: Another thing I understand is that you have an agreement or a convention with the employees at VIA. With all they get, you should have a big salary.

[Translation]

M. Guiney: Le centre de maintenance de Montréal est l'un des principaux centres de maintenance de VIA Rail au Canada. Son effectif n'a pas changé depuis les compressions de 1990, quand nous avons réduit l'ampleur de nos services. Les activités de maintenance des ateliers de Montréal ont continué d'être assurées par à peu près le même effectif.

M. Lavigne: Combien de gens travaillent là maintenant?

M. Guiney: Je n'ai pas le nombre exact en tête, mais je suis sûr que l'effectif n'a pas changé.

M. Lavigne: Pourriez-vous me faire parvenir les statistiques sur l'effectif que vous aviez avant 1990 et sur celui que vous avez maintenant, s'il a changé?

M. Ivany: Les employés du centre de maintenance de Montréal font du travail de qualité exceptionnelle, et je parle expressément de la remise à neuf de nos wagons LRC. Ils ont fait du travail incroyable sur ces wagons. Ils méritent d'être félicités pour la très grande qualité de leur travail.

M. Lavigne: L'autre machine que vous êtes censés avoir, le nouveau moteur. . .

M. Ivany: Vous parlez de la conversion des locomotives avec des turbines.

M. Lavigne: C'est ça. Est-ce que ce sont des employés des ateliers de Montréal qui y travaillent ou si c'est AMF?

M. Ivany: Non, personne y travaille pour le moment. Nous travaillons à un projet en vue d'entreprendre la mise au point de ce moteur.

M. Lavigne: Est-ce que le travail se fait à l'extérieur du Canada?

M. Ivany: Nous avons parlé à bien des gens, y compris ceux d'AMF, pour voir si nous pouvons conclure une entente de mise au point de ce moteur, et nous n'avons pas encore conclu l'entente avec qui que ce soit.

M. Lavigne: En ce qui concerne le moteur que vous étudiez maintenant, y a-t-il une autre compagnie qu'AMF dans la partie, ou discutez-vous seulement avec cette compagnie—là ou avec une société américaine, et ainsi de suite?

M. Ivany: Comme je le disais, nous essayons de trouver la meilleure solution possible, et l'un des facteurs dont nous devons tenir compte est bien entendu l'argent. Il n'est pas difficile de faire mettre quelque chose au point par quelqu'un d'autre quand on a beaucoup d'argent. Notre budget est très limité. Nous essayons de conclure une sorte d'entente, avec des options d'achat si le moteur est bien conçu et s'il répond à nos besoins. Nous parlons à plusieurs compagnies pour voir si nous pouvons arriver à une entente.

M. Lavigne: Ces compagnies—là sont-elles de l'extérieur du Canada?

M. Ivany: Nous avons parlé à une ou deux compagnies de l'extérieur du Canada.

M. Lavigne: Je crois savoir que vous avez un accord ou une convention avec vos employés, chez VIA. Avec tous les avantages que vous leur payez, vous devriez avoir un gros traitement.

[Texte]

Mr. Ivany: I'm afraid I don't have that kind of job security. It's a perk I'd like to have.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): You said in your last statement that it's a problem of money. It gets around to a business decision largely. Is that correct?

[Traduction]

M. Ivany: J'ai bien peur de ne pas avoir la même sécurité d'emploi. C'est un avantage que j'envie.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Vous venez de dire que c'est une question d'argent. En définitive, c'est largement une décision d'affaires. C'est exact?

• 1030

Mr. Ivany: When it comes to business decisions in subsidized services, we can lay out what the cost of a particular service is and try to fit what we can into our financial envelope. I think from that perspective, yes.

Mr. Jordan: It's a business decision. If we were a densely populated country, evenly population, we wouldn't have the problem. You're trying to provide a service that is very expensive. Do you feel, putting this in the perspective now of a business decision, that you have any moral obligation to serve remote parts of Canada or are you going to keep it strictly on a business decision and say we can't make any money there, we want out?

Mr. Ivany: As you have talked about, it's a vast country with sparse population with certain sections heavily populated. There's a public policy element to just about anything that we can talk about here today and that's a reality of life. We consult with the department on these issues and these kinds of decisions are made through that consultative process.

Mr. Jordan: You can make money on certain routes and you are.

Mr. Ivany: All of our routes are subsidized today. We operate year round on all the routes that we operate.

Mr. Jordan: Yes, but don't you think it's a fair assumption that it's obvious that you're moving in the direction in which there would be less and less subsidy?

Mr. Ivany: Yes. Right now we have to take approximately \$125 million to \$130 million out of the operation by the end of 1996.

Mr. Jordan: You can make money on certain routes but not enough money to keep those losers, those routes that don't pay. If you generated enough profit from those from which you make a profit, you could maintain perhaps some of those routes that are losers. Is that correct?

Mr. Ivany: Hypothetically you're correct, but in reality you're not in that we don't make any money on any routes.

Mr. Jordan: You're losing all the way?

Mr. Ivany: Yes.

Mr. Jordan: Are you going to be losing more when the subsidy is cut further?

Mr. Ivany: I think you're framing the problem rather nicely here. We have a financial envelope that's set. We have to fit within that envelope.

M. Ivany: Quand nous devons prendre des décisions d'affaires, dans le contexte de services subventionnés, nous pouvons préciser le coût d'un service, puis essayer d'absorber ce que nous pouvons dans notre enveloppe budgétaire. Ce point de vue là, oui.

M. Jordan: C'est une décision d'affaires. Nous n'aurions pas cette difficulté si notre pays était densément peuplé et si la population était également répartie. Vous essayez d'assurer un service très coûteux. Du point de vue purement commercial, quand vous avez une décision d'affaires à prendre, avez-vous une obligation morale quelconque de desservir les régions éloignées du Canada, ou allez-vous envisager la question d'un point de vue strictement commercial, en concluant que, si vous ne pouvez pas faire d'argent dans une région donnée, vous voulez abandonner le service?

M. Ivany: Comme vous dites, notre pays est grand, la population est petite, mais certaines régions sont densément peuplées. Nous devons tenir compte d'un élément de politique publique dans virtuellement tout ce dont nous parlons aujourd'hui, et c'est la vie. Nous avons des consultations avec le ministère sur ces questions-là, et les décisions de cette nature sont prises dans le cadre de ce processus consultatif.

M. Jordan: Vous pouvez faire de l'argent sur certaines lignes, et vous en faites effectivement.

M. Ivany: Aujourd'hui, toutes nos lignes sont subventionnées. Nous assurons le service pendant toute l'année sur toutes les lignes que nous exploitons.

M. Jordan: Oui, mais ne croyez-vous pas qu'il est évident que vous tendrez à avoir de moins en moins de subventions?

M. Ivany: Oui. À l'heure actuelle, nous savons que nous devons faire des compressions de 125 à 130 millions de dollars dans notre exploitation d'ici la fin de 1996.

M. Jordan: Vous pouvez faire de l'argent sur certaines lignes, mais pas assez pour conserver celles qui ne sont pas rentables, et qui vous font perdre de l'argent. Si vous pouviez réaliser d'assez gros profits avec vos lignes rentables, vous pourriez peut-être conserver certaines de celles qui ne le sont pas. C'est vrai?

M. Ivany: En théorie, vous avez raison, mais en réalité, vous avez tort, parce que nous ne réalisons pas de profit, sur aucune de nos lignes.

M. Jordan: Vous exploitez toutes vos lignes à perte?

M. Ivany: Oui.

M. Jordan: Allez-vous perdre plus d'argent quand les subventions seront encore réduites?

M. Ivany: Je pense que vous situez très bien le problème. Notre enveloppe financière est fixée. Nous devons nous en accommoder.

[Text]

We have certain routes that are subsidized more than others. If you take certain routes and use a seasonal approach like a tourist season approach there may be segments of time in that particular route when it could be compensatory.

Mr. Jordan: Could anybody service those very remote parts of Canada and make any money without subsidy?

Mr. Ivany: I can't say there's no one, but if there is I'd like to know them. We have a cost recovery on remote routes of about 13% or 14%.

Mr. Jordan: There's no use to think in terms of private enterprise ever trying to operate those at a profit. If those people are going to be serviced, somebody is going to have to subsidize it.

Mr. Ivany: We have routes by which we are serving 11, 12 and 15 people who live in these remote areas.

Mr. Jordan: Now we're getting back to the business decision.

Mr. Ivany: No, that's the public policy decision, I believe.

Mr. Jordan: That's very important, though, because if you're going to have to address a public policy decision but the bottom line is you have to show a profit if the government isn't going to help you, you're sort of in a bind on this.

Mr. Ivany: It's our job to operate the routes and the structure we're asked to operate. I can assure you that it is our intention to do that very well.

Mr. Jordan: I love VIA. I travel by it any chance I get.

Mr. Ivany: We appreciate that.

Mr. Jordan: I understand the realities of it. You couldn't extend that service to this country. It would be impossible.

The Chairman: These are great questions you could ask the minister at 3:30 p.m. today.

Mr. Jordan: I may not be here.

The Chairman: I'll ask him for you.

Mr. Ivany, just on that subject, I want to do a little supplementary here. How many remote lines does VIA operate?

Mr. Ivany: We operate eight.

The Chairman: By definition, how many of those so-called remote lines are still remote, servicing so-called remote communities? Are all eight still only accessible by the train?

Mr. Ivany: All eight are not. I'm not entirely sure which ones are strictly remote at this point in time.

The Chairman: Whose responsibility would it be, the government's or VIA Rail's, to determine, folks, now that there are planes landing and there's a two-lane highway into this town, why are we operating a remote line?

[Translation]

Certaines de nos lignes sont plus subventionnées que les autres. Si nous décidions d'exploiter certaines lignes de façon saisonnière, pendant la saison touristique, par exemple, elles pourraient faire leurs frais, à certaines périodes de l'année.

M. Jordan: Est-il possible que quelqu'un puisse desservir ces régions très éloignées du Canada et faire de l'argent sans être subventionné?

M. Ivany: Je ne peux pas dire que personne n'en serait capable, mais si quelqu'un peut y arriver, j'aimerais savoir qui. Sur nos lignes éloignées, nous récupérons environ 13 p. 100 ou 14 p. 100 des frais.

M. Jordan: Il est inutile de s'imaginer que des entreprises privées seraient capables d'exploiter ces lignes en réalisant des profits. Pour que ces gens-là aient un service ferroviaire, on va devoir le subventionner.

M. Ivany: Sur certaines lignes, dans ces régions éloignées, nous avons une clientèle de 11, 12 ou 15 personnes seulement.

M. Jordan: Nous en revenons à une décision d'affaires.

M. Ivany: Non, c'est une décision fondée sur la politique publique, je crois.

M. Jordan: C'est pourtant très important, parce que, si vous devez appliquer une décision de politique publique tout en réalisant des profits parce que le gouvernement ne vous aidera pas, vous êtes aux prises avec un problème insoluble.

M. Ivany: Notre tâche consiste à exploiter les lignes et la structure qu'on nous a confiées. Je puis vous assurer que nous avons bien l'intention de nous en acquitter avec brio.

M. Jordan: J'aime VIA. Je voyage par train aussi souvent que je peux.

M. Ivany: Nous vous en savons gré.

M. Jordan: Je comprends votre situation. Vous ne pourriez pas offrir ces services-là dans tout le pays. Ce serait impossible.

Le président: Ce sont d'excellentes questions que vous pourriez poser au ministre aujourd'hui, à 15h30.

M. Jordan: Je ne serai peut-être pas ici.

Le président: Je les lui poserai pour vous.

Monsieur Ivany, je veux vous poser quelques autres questions à ce sujet. Combien de lignes desservant les régions éloignées VIA exploite-t-elle?

M. Ivany: Nous en exploitons huit.

Le président: Par définition, combien de ces soi-disant lignes éloignées sont-elles toujours des lignes éloignées desservant de soi-disant localités éloignées? Sont-elles toutes les huit toujours accessibles seulement par train?

M. Ivany: Pas toutes les huit. Je ne sais pas exactement lesquelles sont vraiment des lignes desservant des régions isolées, à proprement parler.

Le président: Appartient-il au gouvernement ou à VIA Rail de demander: pourquoi exploite-t-on une ligne de ce genre maintenant que des avions se posent là et qu'il y a une route à deux voies jusqu'à la localité desservie?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Ivany: We do pose these questions.

The Chairman: It's your company. Have you ever reported back to government that it is your opinion that this is no longer a remote line, so VIA can save some money here by no longer making it remote?

Mr. Ivany: Yes, that exercise is an ongoing process, quite frankly.

The Chairman: Through what agency?

Mr. Ivany: It's through the department.

The Chairman: You're saying you have approached the department, the Ministry of Transport, and said this is no longer a remote line in your opinion and you would like to declassify, or whatever it is you would do?

Mr. Ivany: We have expressed that, yes.

The Chairman: Written?

Mr. Ivany: Yes.

The Chairman: What was the response?

Mr. Ivany: Thank you very much and—

The Chairman: We'll get back to you?

Mr. Ivany: It's all part of the process we're going through there.

The Chairman: I just want to make sure it isn't always VIA Rail—and I'm going to sound like I'm sitting on this side of the table, like last year—being the target for the government and the public to say you should be selling your sandwiches or adding your cars whenever you're overbooked and all the rest of it, but that you're trying to accomplish a mission here with your hands tied behind your back by government bureaucracy in certain circumstances.

Mr. Ivany: I'm sure there's bureaucracy involved in some instances but it is our responsibility to operate the services we're asked to operate in the best way we can. We do identify and suggest and consult with government on various aspects of our operation, one of which are the remotes.

The Chairman: When was the last time you asked the government for a situation update on the remotes?

Mr. Ivany: We are constantly.

The Chairman: Let's get specific here.

Mr. Ivany: I don't know the specific time.

The Chairman: Do any of your officials know this?

Mr. Ivany: When we did our corporate plan, which we just submitted, that was part of the corporate plan.

The Chairman: When was that designed, your latest corporate plan?

Mr. Ivany: It was by the end of last year, 1993.

The Chairman: When was that handed to government, November 1993?

M. Ivany: Nous posons bel et bien ce genre de question.

Le président: C'est votre compagnie. Avez-vous déjà déclaré au gouvernement qu'à votre avis, une ligne donnée n'est plus une ligne desservant une localité isolée, ce qui vous permettrait d'économiser de l'argent en lui retirant ce statut?

M. Ivany: Oui, c'est un processus permanent, franchement.

Le président: Par l'intermédiaire de quel organisme?

M. Ivany: Du ministère.

Le président: Vous dites que vous vous êtes adressé au ministère des Transports et que vous lui avez dit qu'à votre avis, ce n'était plus une ligne desservant une localité isolée, et que vous aimeriez en modifier le statut ou faire ce que vous voulez en l'occurrence?

M. Ivany: Oui, nous avons exprimé un tel avis.

Le président: Par écrit?

M. Ivany: Oui.

Le président: Que vous a-t-on répondu?

M. Ivany: Merci beaucoup et. . .

Le président: On vous fera signe?

M. Ivany: Tout cela fait partie du processus dont nous parlons.

Le président: Je tiens juste à m'assurer que ce n'est pas toujours VIA Rail—et je vais donner l'impression d'être assis de ce côté-ci de la table, comme l'an dernier—qui est la cible du gouvernement et du public, quand ils disent que vous devriez vendre vos sandwiches ou ajouter des wagons chaque fois que vous avez trop de passagers, et ainsi de suite, mais que vous essayez d'accomplir cette mission avec les mains liées, dans certaines circonstances, par la bureaucratie gouvernementale.

M. Ivany: Je suis sûr que la bureaucratie y est parfois pour quelque chose, mais c'est à nous qu'il incombe d'exploiter de notre mieux les services qu'on nous demande d'assurer. Nous cernons des problèmes, nous présentons au gouvernement des suggestions et nous le consultons sur divers aspects de notre exploitation, dont celui des lignes desservant les localités éloignées.

Le président: À quand remonte votre dernière demande au gouvernement en vue d'obtenir une mise à jour de la situation de ces lignes?

M. Ivany: Nous demandons constamment des mises à jour.

Le président: Soyez précis.

M. Ivany: Je ne sais pas exactement.

Le président: Un de vos collègues le sait-il?

M. Ivany: Quand nous avons établi notre plan d'entreprise, que nous venons de soumettre au ministère, il en était question.

Le président: Quand avez-vous conçu votre dernier plan d'entreprise?

M. Ivany: À la fin de l'année dernière, en 1993.

Le président: Et quand a-t-il été soumis au gouvernement, en novembre 1993?

[Text]

Mr. Ivany: It was a little later than that this year. It was early in January this year.

The Chairman: In early January you handed the government your corporate plan, which included some rationale on remotes.

Mr. Ivany: Definition of remotes and whether or not they qualify as remotes today.

The Chairman: You haven't had any response yet.

Mr. Ivany: We've had many responses. As I said, we talk to it quite constantly about how we're going to put together VIA with respect to fitting in our financial envelope. Of course the remotes figure into that, the so-called remotes in some instances.

The Chairman: Is your corporate plan public?

Mr. Ivany: No.

The Chairman: Does that have everything to do with eventualities such as line abandonments, proposed trimming, etc.?

Mr. Ivany: Our corporate plan is done in conjunction with the department and is submitted as such, as a plan that we have discussed with the department at length and put forward. This is the normal process you would go through.

The Chairman: Does the corporate plan, though, take into consideration reduction of subsidies, therefore reduction in operations of VIA and what the VIA map might look like six months from today?

Mr. Ivany: Certainly.

The Chairman: I'll go to questions because I'm taking up too much time with you. I have a couple more, though, at the end of the line, which I'm going to pursue.

M. Guimond: Merci, monsieur le président. Je suis heureux que vous vous rappeliez du bon temps, lorsque vous étiez dans la même position. . . Il ne m'écoute pas!

Mr. Speaker: I'm very happy that you remember the good times when you were sitting in this chair. If you want to transfer, I offer that you will be the sole member of the Bloc Québécois in Ontario.

Some hon. members: Oh, oh.

• 1040

Monsieur, j'ai des questions assez précises, et probablement que vous n'êtes pas en mesure de répondre tout de suite, mais j'aimerais recevoir des réponses. Est-ce qu'il serait possible de connaître le montant exact des subventions que vous recevez actuellement dans le corridor Québec-Windsor, par année?

Mr. Ivany: Yes, we can give you that information.

M. Guimond: Un deuxième point d'information, monsieur le président, si possible.

J'aimerais connaître l'évolution de l'achalandage par ligne. Autrement dit, pour chacune des lignes, comment l'achalandage des passagers a-t-il évolué depuis, peut-être, les trois dernières années, ou les cinq dernières années, jusqu'en 1993 ou 1994? Serait-ce possible d'avoir un genre de tableau par ligne, de ce genre-là?

[Translation]

M. Ivany: C'est un peu plus récent. C'était au début de janvier 1994.

Le président: Au début de janvier, vous avez remis au gouvernement votre plan d'entreprise, qui comprenait la raison d'être des lignes desservant les localités éloignées.

M. Ivany: Une définition des localités éloignées et une remise en question de leur statut actuel.

Le président: Vous n'avez pas encore eu de réponse.

M. Ivany: Nous avons eu de nombreuses réponses. Comme je le disais, nous avons constamment des échanges avec le ministère sur la façon de structurer VIA en fonction de notre enveloppe financière. Bien entendu, la question des services offerts aux localités éloignées en fait partie, dans certains cas.

Le président: Votre plan d'entreprise est-il public?

M. Ivany: Non.

Le président: Porte-t-il sur d'éventuels abandons de lignes, sur des projets de coupures, etc?

M. Ivany: Notre plan d'entreprise est élaboré de concert avec le ministère et déposé en tant que plan dont nous avons longuement discuté avec le ministère avant de le présenter. C'est notre façon normale de procéder.

Le président: Tenez-vous compte dans votre plan d'entreprise de la réduction des subventions et, par conséquent, d'une éventuelle réduction des services de VIA, en indiquant à quoi ressemblerait la carte du réseau de VIA dans six mois?

M. Ivany: Certainement.

Le président: Je vais céder la parole à d'autres, parce que je prends trop de temps. J'aurai deux ou trois autres questions à vous poser à la fin.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chair. I am happy that you remember the good old times, when you were in the same position. . . He isn't listening to me!

Monsieur le président, je suis très heureux que vous vous rappeliez le bon vieux temps où vous occupiez ce fauteuil. Si vous voulez changer de camp, je puis vous assurer que vous serez le seul membre du Bloc québécois en Ontario.

Des voix: Oh, oh.

Mr. Guimond: I have rather specific questions for you and, as it is very probable that you will not be able to answer them on the spot, I would appreciate receiving your answer later on. Would it be possible to know the exact amount of yearly subsidies you presently receive for the Quebec City—Windsor corridor?

M. Ivany: Oui, nous pouvons vous fournir cette information.

Mr. Guimond: I would like to ask another question, Mr. Chairman, if I may.

I would like to know how the passenger traffic has evolved for each of your routes, say, over the past three to five years, until 1993 or 1994? Would it be possible to have that information presented in the form of a chart?

[Texte]

Mr. Ivany: Yes, we would be happy to supply that information.

M. Guimond: Allez-vous nous les faire parvenir? D'accord.

Mr. Harris: I am happy to see that in fact you do have a corporate plan, which I expected you did all along. Your corporate plan must include first choice line abandonments. Is that correct?

Mr. Ivany: The corporate plan includes a plan that was put together based on the relationship and consultation with the department.

Mr. Harris: Does your corporate plan include the first choice line abandonments?

Mr. Ivany: Mr. Harris, I would like to say to you that the corporate plan is a confidential document and is not released to the general public. It would be remiss on my part to disclose things that really have not been put to bed yet. I think that does a number of things, not the least of which causes a lot of apprehension with our employees who may or may not be affected by this.

Mr. Harris: Well, there is a lot of apprehension among the people who live around the Skeena run about whether they are going to have a passenger rail line. As the elected member of Parliament for one of those parts of the country, they are asking me if I would find out for them.

What I am trying to determine is that everything I read points to the fact that the Skeena line is number one on the chopping block, no question about that. It cost \$6.6 million to operate last year. It generated a revenue of \$785,000. The subsidy per passenger was \$450. There is no doubt in my mind with a track record like that, it is right at the top of your list.

There is wide speculation that VIA wants to cut this line. In fact the speculation is that the best justification for getting abandonment approval is to create a scenario where the loss in dollars is tremendous. You can very easily do this on a rail line, for example, or actually any form of passenger travel by creating lousy passenger schedules.

The word out in my part of the country is that this scheduling is being done on purpose to lose a tonne of money so that when they ask for the abandonment of the line they will get it. That is the feeling. How close am I to reality?

Mr. Ivany: I have never in all of my career, whether it is in business or with a crown corporation, ever intentionally increased costs to make a decision. I think it is just contrary to everything we do these days. That kind of scenario is absolutely incorrect.

Mr. Harris: Okay.

The Chairman: Mr. Rideout, welcome to the committee.

Mr. Rideout (Moncton): Mr. Chairman, I have a couple of quick questions.

[Traduction]

M. Ivany: Oui, je serai heureux de vous communiquer cette information.

Mr. Guimond: So, we agree that you will send that information to us?

M. Harris: Je suis heureux de constater que vous avez un plan d'entreprise, ce dont je n'ai d'ailleurs jamais douté. Vous devez y faire mention de vos préférences en matière d'abandon de ligne. N'est-ce pas?

M. Ivany: Il renferme un plan que nous avons élaboré en relation et en consultation avec le ministère.

M. Harris: Et est-ce qu'il est question, dans votre plan d'entreprise, de vos préférences en matière d'abandon de ligne?

M. Ivany: Je dois vous préciser, monsieur Harris, que ce plan d'entreprise est un document confidentiel qui n'est pas rendu public. Il serait négligent de ma part de vous révéler toute partie de son contenu qui n'aurait pas encore été réalisé. Je risquerais sinon de déclencher une cascade de problèmes, dont l'un des plus importants serait de provoquer une appréhension certaine chez nos employés, même s'ils ne sont pas touchés par ces mesures.

M. Harris: Je peux vous dire que les gens qui habitent le long du tronçon de Skeena éprouvent également quelques appréhensions quand ils se demandent s'ils continueront de bénéficier d'un service ferroviaire de voyageurs. Et comme je suis le député qui représente une de ces parties du pays, ils m'ont demandé d'obtenir la réponse pour eux.

D'après tout ce que j'ai lu jusqu'ici, il semble ne faire aucun doute que le tronçon de Skeena sera le premier à être abandonné. L'an dernier, ses coûts d'exploitation se sont élevés à 6,6 millions de dollars, pour des recettes de 785 000\$. Le montant de subventions par passager était de 450\$. Compte tenu de ces résultats, il ne fait aucun doute, quant à moi, que ce tronçon est le premier que vous abandonnerez.

On se perd en conjecture quant à la volonté de VIA de cesser un jour l'exploitation de cette ligne. D'aucuns vont jusqu'à prétendre que la meilleure façon d'obtenir l'autorisation d'abandonner la ligne consiste à l'exploiter très nettement à perte. On peut facilement y parvenir, dans le cas de lignes de chemin de fer, et en fait de toute autre forme de transport de passagers, en imposant des horaires de transport farfelus.

Ce que les gens disent dans mon coin, c'est que les horaires sont fixés de manière à provoquer des pertes considérables, de sorte que la demande d'abandon de cette ligne ne pourra vous être refusée. C'est ce que les gens pensent. Jusqu'à quel point ont-ils raison?

M. Ivany: Jamais, de toute ma carrière, que ce soit dans le secteur privé ou dans une société d'État, je n'ai volontairement augmenté les coûts d'exploitation pour favoriser une prise de décision. En fait, j'estime que c'est tout à fait le contraire que nous faisons aujourd'hui. Ce genre de scénario est complètement faux.

M. Harris: Parfait.

Le président: Je suis heureux de vous accueillir au comité, monsieur Rideout.

M. Rideout (Moncton): Monsieur le président, j'aurais deux ou trois brèves questions à poser.

[Text]

Does the corporate plan you talked about, recognizing that it is a confidential document, contain a commitment that there will be VIA Rail service from the east to the west?

[Translation]

Est-ce que dans le plan d'entreprise dont vous parliez tout à l'heure, étant entendu qu'il s'agit d'un document confidentiel, vous prenez un quelconque engagement concernant le service de VIA d'est en ouest?

• 1045

Mr. Ivany: I hate to be as vague as this, Mr. Rideout, but all of these services are going to be considered. Whether or not we can fit everything into the financial envelope, that is to be decided. We are doing a lot of things in the interim to try to reduce our costs.

I used to operate ferries in Atlantic Canada. It was our objective during that period of time to reduce our costs and maintain the services that we did. We were very successful in doing that.

Our objective with respect to VIA is exactly the same. We know what money we have to operate with. It is our intention to reduce our cost base to as low as we can possibly get it. Hopefully we can get it low enough so that we won't have to curtail any of the services that now exist. That is not to say that won't happen.

Mr. Rideout: I shouldn't intrude on another MP's area, but in the city of Saint John, VIA is facing some difficulties with rail line abandonment. What kind of service is going to be available to the people of Saint John? It's too bad Elsie isn't here.

Mr. Ivany: Mr. Rideout, as you know, there was an abandonment order out for the Saint John route at the end of this year. We then have an option of operating from Saint John to Moncton to tie into the route that will be operating.

As I said to Mrs. Wayne and other people, we really have two options. One is to put a railcar service on between Saint John and Moncton, or some kind of feeder operation through a bus operation. As of this point in time we anticipate the bus operation would cost us about \$225,000 a year and some kind of railcar operation would cost us \$1 million. I did commit to Mrs. Wayne to continue to look to see if we could find some other inexpensive railcar operation that would get us close to the other feeder operations. That is where we sit at this point in time.

Mr. Rideout: One other area of concern in New Brunswick is the possible abandonment of one other rail line, leaving only in effect one rail line through New Brunswick. The NTR would probably be the preferred one for CN Rail, but I presume that would not be the preferred line for VIA.

Are there any contingency plans if CN chooses to try to abandon the line up through Newcastle, Bathurst and Campbellton?

Mr. Ivany: We can have preferences for particular lines but we don't really have much say in which ones are abandoned.

Mr. Rideout: I think my biggest concern is that CN is going to dictate to you. What type of options would you have available?

Mr. Ivany: We could operate on the southern route if it's sold; however, there are two specific problems we are concerned about with short-line operators. That is not to say we are not interested in talking to them.

M. Ivany: Loin de moi l'idée d'être vague, monsieur Rideout, mais il se trouve que l'ensemble de ces services seront examinés. Reste à déterminer si nous serons capables de tout faire dans les limites de notre enveloppe financière. Entre temps, nous allons nous efforcer de faire beaucoup pour réduire nos coûts.

Quand j'exploitais des traversiers dans les Maritimes, nous nous étions fixé pour objectif de réduire nos coûts et de maintenir le niveau de services. Eh bien, nous avons réussi.

Notre objectif dans le cas de VIA est exactement le même. Nous savons sur combien nous pouvons compter pour exploiter ces services. Nous avons l'intention de réduire nos prix de base le plus possible et nous espérons pouvoir le faire sans avoir à tronquer nos services. Mais cela ne veut pas dire que nous n'aurons pas à le faire.

M. Rideout: Je ne veux pas empiéter sur le territoire d'un autre député, mais je tiens à signaler qu'à Saint John, VIA éprouve certaines difficultés relativement à l'abandon de la ligne ferroviaire. Quel genre de services va-t-on offrir aux gens de Saint John? C'est dommage qu'Elsie ne soit pas là.

M. Ivany: Comme vous le savez, monsieur Rideout, l'ordonnance d'abandon de la ligne de Saint John a été émise à la fin de cette année. Il reste la possibilité d'exploiter la voie de Saint John à Moncton pour faire le raccordement avec la ligne que nous exploiterons à partir de Moncton.

Comme je le disais à M^{me} Wayne, et à d'autres, je pense que deux options s'offrent à nous. La première consiste à offrir un service d'autorail entre Saint John et Moncton, ou encore d'assurer un service d'apport par autocar. À l'heure actuelle, nous prévoyons que l'exploitation d'un service d'autocar coûterait environ 225 000 \$ par an et que le service d'autorail nous reviendrait à un million de dollars. J'ai promis à M^{me} Wayne d'analyser la question pour voir si nous ne pourrions pas trouver une façon d'offrir un service d'autorail moins coûteux, qui nous rapprocherait donc du service d'autocar. Voilà où nous en sommes à l'heure actuelle.

M. Rideout: Il y a un autre dossier qui préoccupe les gens au Nouveau-Brunswick, celui de l'abandon possible d'une autre ligne de chemin de fer, après quoi il ne resterait plus qu'une seule ligne ferroviaire traversant la province. Le CN préférerait sans doute la ligne NTR, mais je suppose qu'elle ne serait pas le choix de VIA.

Avez-vous une position de repli quelconque au cas où le CN décide d'abandonner la ligne qui passe par Newcastle, Bathurst et Campbellton?

M. Ivany: Nous avons certainement nos préférences, mais nous n'avons pas vraiment voix au chapitre pour dire quelles lignes abandonner.

M. Rideout: Ce que je crains le plus, c'est que le CN ne vous impose ses volontés. Quelles seraient alors vos options?

M. Ivany: Nous pourrions exploiter la ligne du sud, si elle était vendue; sinon, le fait pour nous d'avoir à traiter avec des lignes secondaires, nous occasionnerait deux problèmes particuliers. Cela ne revient pas à dire que nous ne voulons pas traiter avec ces compagnies.

[Texte]

One problem is simply that there is a different maintenance standard the railbed has to be kept at to run passengers over it at the speeds at which we want to operate. That is a very big concern we have. The other one is that most of these short-line operators will come under provincial jurisdiction. Of course we, being a federal company, would bring the Canada Labour Code regulations in on that line. That is a big concern of the short-line operators. These are obstacles we would be very happy to talk to any short-line operator on in that respect.

Mr. Rideout: Would it be fair to say though that if the NTR was the chosen line that would effectively destroy any VIA business along the east coast of New Brunswick? The things you are talking about with Saint John to Moncton—you would have to do almost the same thing from Newcastle, from Bathurst, from Campbellton to tie into the NTR. Is that correct?

Ms Sirsly: That is correct. The vast majority of our traffic through New Brunswick is along the coast. Mr. Ivany and I met with CN and we expressed our concerns. They are aware that of course the preferred option for us is to operate where we are operating today.

• 1050

Mr. Rideout: It may be of some assistance that the Minister of Transport happens to represent the riding of Acadie—Bathurst. That might help.

Mr. Hubbard (Miramichi): I would like to ask a couple of questions in terms of service and communications.

I think all of us have the idea that we want railways and we want passenger service. It is a great thing to see it going through your community.

I am always amazed that some towns fly delegations to Ottawa to complain that they are losing their railway service. It seems to be the going trend. Probably some of that goes back to the idea of service.

In terms of communicating with towns along the lines, do you over a period of time give them any statistics on what is happening? Or do they suddenly some morning wake up and read the headline: "VIA may close this line"? Are there communications with regions and with towns and cities along those lines before this happens?

Mr. Ivany: Yes, there are communications, but I must admit we could probably do a better job than we have done in the past.

Mr. Hubbard: There could be some selling points that might be made back at the local level.

The other point is that you spoke about unions. It seems we want to blame unions for a lot of things. I think this morning we have the idea, and Mr. Harris mentioned it, that after four or six years you are in for life, or eight years and you are good until 65.

[Traduction]

Tout d'abord, ces compagnies appliquent des normes d'entretien de ballast qui sont différentes de celles en vigueur dans le transport des passagers, pour les vitesses auxquelles nous voulons exploiter nos trains. Et cet aspect nous préoccupe beaucoup. L'autre problème tient au fait que la plupart de ces exploitants de lignes secondaires relèvent des provinces. Quant à nous, comme nous sommes de régie fédérale, nous appliquons le Code canadien du travail. Or, cette fois, ce sont les exploitants des lignes secondaires qui s'inquiètent de la chose. Voilà deux obstacles que nous aimerions bien régler avec ces compagnies.

M. Rideout: Peut-on dire, cependant, que le choix de la ligne NTR par le CN donnerait un coup mortel à VIA sur la côte est du Nouveau-Brunswick? Vous seriez sans doute obligé d'appliquer la même formule entre Newcastle, Bathurst et Campbelltown, pour rejoindre la ligne NTR, que celle que vous avez proposée pour le tronçon Saint John-Moncton. Je me trompe?

Mme Sirsly: Vous avez raison. La plus grande partie du trafic passager au Nouveau-Brunswick longe la côte. M. Ivany et moi-même avons rencontré les gens du CN pour leur faire part de nos inquiétudes à ce sujet. Ils savent bien sûr que nous préférierions continuer d'exploiter notre service sur les mêmes voies.

M. Rideout: Eh bien, le fait que le ministre des Transports soit le député d'Acadie—Bathurst, vous sera peut-être utile. Ça pourrait vous aider.

M. Hubbard (Miramichi): Je vais vous poser quelques questions au sujet du service et des communications.

Je pense que nous voulons tous faire passer une ligne de chemin de fer par chez nous, que nous voulons tous un service de transport de passagers. C'est bien d'être desservi par le chemin de fer.

Mais je m'étonne toujours de voir toutes ces délégations de municipalités qui se retrouvent à Ottawa pour se plaindre qu'elles vont perdre leur service de chemin de fer. Peut-être que cela est dû à l'idée qu'on se fait de la notion de desserte d'une ville.

Quand vous communiquez avec les responsables des municipalités que vous desservez, est-ce que vous leur fournissez des statistiques sur ce qui se passe? Ou est-ce qu'ils se réveillent un beau matin pour découvrir en lisant leur journal que VIA risque d'interrompre tel ou tel service. Est-ce que vous dialoguez avec les responsables municipaux à propos de ce qui risque de se produire?

M. Ivany: Oui, nous leur parlons, mais je dois admettre que nous pouvons sans doute faire un bien meilleur travail sur ce plan que par le passé.

M. Hubbard: Il y a certainement des idées que vous pourriez faire passer à l'échelon local.

Pour l'autre aspect qui m'intéresse, je vais revenir sur ce que vous avez dit à propos des syndicats. Il semble que nous ayons tous envie de rendre les syndicats responsables pour tous les maux de la terre. Nous avons appris ce matin—et M. Harris l'a mentionné—qu'après quatre, six ou huit ans au service de la compagnie, on a son bâton de maréchal et on est bon jusqu'à 65 ans.

[Text]

In terms of your demographics, I would think any union negotiator and the company would have looked at the demographics of its labour force and tried to weigh one against the other. Do you have a major problem in terms of people who are sitting at home and being paid until they are 65? How many people would you have in that category?

Mr. Ivany: Right now we have about 75.

Mr. Hubbard: That's out of 4,400.

Mr. Ivany: Yes. But there were many more than that. We offered buy-outs and those kinds of activities. If, for instance, there was any shift today in the workforce, if we had to reduce our workforce, that of course would precipitate many more being home in that particular situation.

We do attempt to bring them in on occasion to do some work. We are not blaming unions for our particular situation, I would like to make that clear.

Mr. Hubbard: The point I was making is that demographically, I think any good negotiator would have looked at that. Can you see a demographic problem in the near future, where you are going to suddenly have 300, 400 or 500 people sitting at home and getting paid until they are 65?

Mr. Ivany: It is possible that could happen, yes.

Mr. Hubbard: Have you studied it?

Mr. Ivany: Yes, we have.

Mr. Hubbard: It is possible there could be that many.

Mr. Ivany: Yes. It is very costly if you put any number on it. It is a very costly operation.

Mr. Hubbard: You also mentioned 250 administrative types. What protection would they have in terms of being paid for life, if you sent those people home?

Mr. Ivany: None.

Mr. Hubbard: How many employees would you have being paid, shall we say, over \$80,000 a year?

Mr. Ivany: I don't know the answer to that, but I can get it for you.

Mr. Hubbard: You could get it for this committee.

Mr. Ivany: Sure.

Mr. Hubbard: In your corporate report, you don't indicate the costs of your executive people and your board of directors. What would that be annually?

Mr. Ivany: I don't have the figure here today.

Mr. Hubbard: Could you give it to us?

Mr. Ivany: I suppose we could. Yes, we certainly know what the number is.

[Translation]

J'aurais pensé que les négociateurs, ceux du syndicat et ceux de la compagnie, auraient tenu compte du vieillissement de vos effectifs et qu'ils auraient essayé de mettre tout cela dans la balance. Ça ne vous pose pas un gros problème le fait que des gens soient tranquillement installés chez eux et qu'ils se fassent payer jusqu'à ce qu'ils arrivent à 65 ans? Combien de personnes auriez-vous dans cette catégorie?

M. Ivany: Pour l'instant, nous en avons 75.

M. Hubbard: Sur 4 400 employés.

M. Ivany: Mais en fait, ils étaient plus nombreux que cela. Nous avons offert des mises à la retraite avec prime ou avons eu recours à d'autres formules de ce genre. Par contre, si nous devions aujourd'hui grandement réduire nos effectifs, il est évident qu'on retrouverait encore plus de gens dans la situation que vous venez de décrire.

Pour ce qui est des 75 que nous comptons à l'heure actuelle, nous essayons de les rappeler au travail, à l'occasion. Je tiens à préciser que nous ne blâmons pas les syndicats pour cet état de fait.

M. Hubbard: Ce que je voulais dire, c'est que n'importe quel bon négociateur aurait dû songer à l'évolution des effectifs. N'envisagez-vous pas un problème dans l'avenir, si vous deviez vous retrouver avec 300, 400 ou 500 personnes que vous devriez continuer de rémunérer jusqu'à 65 ans, alors qu'elles resteraient chez elles?

M. Ivany: Ça pourrait se passer, effectivement.

M. Hubbard: Mais avez-vous étudié ce phénomène?

M. Ivany: Oui.

M. Hubbard: Et on pourrait en compter autant que ce que je viens de dire?

M. Ivany: Oui. Et si vous commencez à chiffrer la chose, vous vous rendez compte que ça peut revenir très cher.

M. Hubbard: Vous avez également parlé des 250 cadres administratifs. Si vous les congédiez, quelle serait alors leur protection salariale?

M. Ivany: Aucune.

M. Hubbard: Combien d'employés touchent actuellement plus, disons, de 80 000\$ par an?

M. Ivany: Je n'ai pas la réponse, mais je pourrais vous la faire parvenir.

M. Hubbard: Vous pourriez l'adresser à ce comité.

M. Ivany: Bien sûr.

M. Hubbard: Dans votre rapport annuel, vous ne précisez pas la rémunération globale de vos cadres et de vos administrateurs. De combien parle-t-on, annuellement?

M. Ivany: Je n'ai pas le chiffre avec moi aujourd'hui.

M. Hubbard: Vous pourriez nous le communiquer?

M. Ivany: Je pense que oui, car nous le connaissons, bien évidemment.

[Texte]

Mr. Hubbard: Is the board of directors a big cost to your company?

Mr. Ivany: I don't know what the exact cost is.

Mr. Hubbard: What is the per diem of the members of the board of directors?

Mr. Ivany: It is \$300 a day.

Mr. Hubbard: How many meetings would they have a year?

Mr. Ivany: It was up to nine but we have it down to seven this year.

Mr. Hubbard: Are there others who represent the company and get a lot of per diems?

Mr. Ivany: No.

Mr. Hubbard: Your board consists of how many members?

Mr. Ivany: Fifteen.

Mr. Hubbard: How many executive people do you have? In terms of laying off 250 administrative types, how many do you have to work on, in terms of laying off a percentage of, your administrative staff?

Mr. Ivany: There is myself, this gentleman here —

Mr. Hubbard: But there must be at least 249 others. You say you are going to lay off 250.

Mr. Ivany: That is a very good question. One of the problems we have in terms of administrative people, is that our ratio is terribly out of whack, I believe, in that we have one administrative person for every other three people.

Mr. Hubbard: How can you justify that as the president of the company?

Mr. Ivany: I am not really justifying it. I am telling you it is out of whack. That's a reality.

Mr. Hubbard: Why would you tolerate it, then?

Mr. Ivany: I think we have made a start at fixing this with the 250 who just departed. We are re-engineering and restructuring our organization constantly to try to get that number more in line.

[Traduction]

M. Hubbard: Est-ce que votre conseil d'administration vous revient cher?

M. Ivany: Je ne sais pas combien il peut coûter au juste.

M. Hubbard: À combien s'élève les jetons de présence des membres du conseil d'administration?

M. Ivany: À 300\$ par jour.

M. Hubbard: Et à combien de réunions assistent-ils dans l'année?

M. Ivany: Jusqu'à neuf, mais cette année, nous avons réduit leur nombre à sept.

M. Hubbard: Comptez-vous d'autres personnes, représentants de la compagnie, qui touchent des indemnités ou des jetons élevés?

M. Ivany: Non.

M. Hubbard: Combien de membres siègent au conseil d'administration?

M. Ivany: Quinze.

M. Hubbard: Combien de cadres supérieurs avez-vous? Si vous mettez à pied 250 cadres administratifs, combien vous en reste-t-il, quel pourcentage ce nombre représente-t-il?

M. Ivany: Eh bien, il y a moi-même, ce monsieur à mes côtés. . .

M. Hubbard: Mais il y en a au moins 249 autres. Vous avez dit que vous deviez en congédier 250.

M. Ivany: C'est une excellente question. L'un des problèmes que nous avons dans le cas du personnel administratif, c'est que le rapport personnel administratif-autres employés, est excessif, puisqu'il est de un pour trois.

M. Hubbard: Et comment pouvez-vous justifier cela en tant que président de la compagnie?

M. Ivany: Je n'essaye pas de le justifier. Je viens de vous dire que c'est exagéré. Mais c'est la réalité.

M. Hubbard: Mais alors comment pouvez-vous tolérer cela?

M. Ivany: Eh bien, nous avons commencé à régler ce problème en congédiant 250 personnes. Nous remodelons et nous restructurons notre organisation sans cesse, afin de ramener cette proportion dans des limites raisonnables.

• 1055

Mr. Hubbard: So would you say that within the next year you'll be laying off another 250?

Mr. Ivany: Again, it's possible.

Mr. Hubbard: What would the average salary of those people be?

Mr. Ivany: The average salary is about \$50,000 a year.

The Chairman: Those were good questions, Mr. Hubbard, thank you.

Mr. Harris: I guess, Mr. Ivany, I'm not going to learn about the Skeena line today. I'm fairly certain that you do have a chopping list and it's probably up there, so I have to assume, because you're not sharing that with me, that I'm probably close to the right assumption.

M. Hubbard: Donc, vous nous dites que l'année prochaine, vous allez congédier 250 autres personnes?

M. Ivany: C'est possible.

M. Hubbard: Et quel est le salaire moyen de ces gens?

M. Ivany: Environ 50 000\$ par an.

Le président: Vous avez posé de bonnes questions, monsieur Hubbard, je vous remercie.

M. Harris: Eh bien, monsieur Ivany, il semble que vous ne m'éclairerez pas à propos de la ligne de Skeena aujourd'hui. Je suis sûr que vous avez une liste des coupures à effectuer et que Skeena y apparaît certainement, et je me dois de supposer, puisque vous ne me contredites pas, que je ne suis pas loin de la vérité.

[Text]

What about the strike you're going to have, probably this summer? Do you see that as a real possibility? Do you see the results of that when you start to negotiate the contracts? Do you see the government becoming involved in that strike through legislation or arbitration? What's your scenario, your gut feeling about the strike coming up this summer?

Mr. Ivany: I don't assume there is going to be a strike. Obviously it's always my hope that there is no strike. I've talked to both our people and the union people saying very clearly they do not want a strike. I don't think it's good for VIA. I don't think it's good for our employees. I don't think it's good for our passengers.

We are right now into conciliation, and that process has to take its course. As a matter of fact, as I said, we're meeting with the CB of RT today. Also, the Minister of Labour has appointed a commissioner to study the railway industry unto itself. I think that may contribute to us being able to put together a deal with our unions.

I don't think, Mr. Harris, anybody in VIA, whether you're union or ourselves, wants and desires and expects a strike, but that's always a possibility.

Mr. Harris: I have one more short one for you regarding the confidentiality of your corporate plan. There are a couple of considerations I'd like to suggest. First of all, you certainly have no competition in the passenger rail business so the fear of your competition finding out what your corporate plan was is not there.

Secondly, considering this is a crown corporation and is being subsidized by taxpayers' money, do you not think that the people who are paying for the operation of the rail line—in fact the taxpayers are paying a major percentage, two-thirds or so—should be able to have access to what the plans are for the rail line?

Mr. Ivany: Let there be no mistake about our respect for the taxpayer, and the fact and recognition that we're a subsidized operation. We constantly remind ourselves that is the case. However, I think premature release of our corporate plan—and this is determined by the process we're in—would cause a lot of anxiety when the plan is not really approved.

Mr. Harris: Will that plan be released eventually?

Mr. Ivany: I would hope so.

Mr. Harris: When?

Mr. Ivany: One of the problems we have, as I said, is that we're trying to get ourselves ready to see what money we have to do with what we want. We have to get our collective agreements put to bed. We have to complete other initiatives we're taking to improve productivity before we can see how much we have left and what we can do with it.

Mrs. Terrana: It has been brought to my attention that in fact you need a government mandate to use the southern route in British Columbia. That's a clause in your contract. You're aware of that.

[Translation]

Alors, parlons un peu de la grève qui vous pend au nez, et qui aura probablement lieu cet été. Selon vous, est-elle inévitable? L'envisagez-vous comme issue possible de la négociation des conventions collectives? Pensez-vous que le gouvernement va intervenir par le biais d'une loi ou en imposant un arbitrage? Comment voyez-vous les choses, quel est votre impression à propos de cette grève qui s'annonce pour l'été?

M. Ivany: Je ne pars pas du principe qu'il y aura une grève. Il est évident que je continue d'espérer qu'il y en aura pas. Je me suis entretenu avec nos gens, et avec les représentants syndicaux, et tous m'ont dit qu'ils ne veulent pas de grève. Ce ne serait pas bon pour VIA. Ce ne serait pas bon pour nos employés. Ce ne serait pas bon pour nos passagers.

Nous en sommes à l'étape de la conciliation et il faut laisser les choses se dérouler normalement. D'ailleurs, comme je le disais, il se trouve que nous rencontrons la FCCETAO aujourd'hui même. En outre, le ministre du Travail a nommé un commissaire qu'il a chargé d'étudier, en son nom, l'industrie du chemin de fer. Tout cela devrait, je pense, nous aider à conclure une entente avec nos syndicats.

Vous savez, monsieur Harris, je pense qu'il n'y a personne à VIA, que ce soit nos syndicats ou nous-mêmes, qui souhaite la grève, qui s'y attend, mais c'est toujours une possibilité.

M. Harris: J'ai une autre petite question à vous poser au sujet de la confidentialité de votre plan d'entreprise. Il y a plusieurs choses dont je veux vous parler. Tout d'abord, comme vous n'avez aucune concurrence dans le transport de passagers par chemin de fer, vous n'avez aucune raison de craindre que qui ce soit d'autre tire un avantage de ce que renferme votre plan d'entreprise.

Deuxièmement, comme vous êtes une société d'État, de surcoût subventionnée par le Trésor, ne pensez-vous pas que ceux et celles qui paient pour permettre l'exploitation de votre compagnie de chemin de fer—donc les contribuables qui assument une importante part de vos frais de fonctionnement, c'est-à-dire les deux tiers—devraient avoir accès à ce genre de plan?

M. Ivany: Entendons-nous bien à propos de la participation des contribuables et du fait que nous sommes subventionnés par l'État. Nous ne cessons de nous le rappeler. Je n'en estime pas moins que la diffusion prématurée du contenu de notre plan d'entreprise—dans le cadre de ce processus—susciterait beaucoup trop d'inquiétudes, alors que ce plan n'a pas encore vraiment été approuvé.

M. Harris: Mais est-ce qu'il sera publié un jour?

M. Ivany: Je l'espère.

M. Harris: Quand?

M. Ivany: Eh bien, comme je vous le disais, nous devons d'abord voir sur quels montants nous pouvons compter, pour déterminer ce que nous pouvons faire. Nous devons d'abord conclure l'ensemble des conventions collectives. Nous devons également mener à terme d'autres projets visant à améliorer la productivité, afin de savoir combien d'argent il nous restera.

Mme Terrana: On m'a dit que pour exploiter la route du sud, en Colombie-Britannique, vous aviez besoin d'un mandat gouvernemental. C'est une clause de votre contrat. Vous le saviez?

[Texte]

Mr. Ivany: Yes.

Mrs. Terrana: I'm still a little concerned about these people who have shown enterprise and guts. It would be sad if they have to be hurt.

I don't know that you'll answer my question regarding Vancouver Island. Is the service going to continue there? What's happening?

Mr. Ivany: Many people assume that because the federal government won the court case that it was, in fact, a case to determine whether we would abandon that. But the case was to determine whether or not it was a constitutional obligation. That particular service will now be put on the list with other services and a determination will be made once we have our productivity improvements and other improvements in place to see how much money we have left.

[Traduction]

M. Ivany: Oui.

Mme Terrana: Je ne peux faire autrement que me préoccuper de ces gens qui ont fait preuve de courage et de détermination. Il serait regrettable qu'ils soient touchés.

Je vais vous poser une question à propos de l'île de Vancouver, mais je ne sais si vous allez y répondre. Est-ce que le service sera maintenu là-bas? Que va-t-il se passer?

M. Ivany: Beaucoup pensent que le jugement qui a été rendu dans cet affaire autorise le gouvernement fédéral à abandonner cette voie. Cependant, le jugement a simplement établi la constitutionnalité de l'abandon éventuel de cette ligne. Ce service sera désormais couché sur la même liste que les autres afin de déterminer si nous devons ou non l'interrompre, après avoir envisagé les différentes possibilités d'amélioration de la productivité et autres et déterminé combien d'argent il nous restera.

• 1100

Mrs. Terrana: I mentioned the private sector earlier and the possibility of selling the short routes. Is there any interest on the part of the private sector for the shorter routes?

Mr. Ivany: We have not seen any except for one recent, unsolicited proposal from a company in Delaware. Other than that we have not received any interest at all from any private sector company.

Mrs. Terrana: You didn't put them for sale. It's not that you're looking for people who may want to buy the routes. I hear rumours that there are people who are interested.

Mr. Ivany: I guess if a decision is made to sell a particular route you can ask for a proposal from people if you wanted to do that.

Mr. Jordan: I'm coming back to my last round on the business decision aspect, trying to provide a satisfactory rail service for all Canadians. The difficulty I have there is if you put it too much strictly on a business decision would be to say that we can make money here but not there so we'll let that go.

Well, every businessman would like to have that—just take the ones that are very profitable and make money on those. If there's any risk involved, abandon those.

Maybe that requires some commitment from those providing the service to all Canadians. Do you think it's possible to provide satisfactory rail service to all Canadians without government subsidy?

Mr. Ivany: I don't think it's possible to provide a satisfactory rail service to all Canadians without some kind of assistance.

Mr. Jordan: I know this is kind of a broad, sweeping question. Canada is very unique, the largest land mass in the world. Is there any country that has anywhere near the problems that relate to ours, correlate in some aspects, that does provide a service for all its people without government subsidy?

Mme Terrana: Tout à l'heure, j'ai parlé de la possibilité de vendre les lignes de courte distance au secteur privé. Pensez-vous que ce secteur soit intéressé?

M. Ivany: Pas vraiment, hormis une proposition récente, spontanée, que nous avons reçue d'une compagnie du Delaware. À part celle-ci, aucune autre compagnie privée ne nous a fait d'appel du pied.

Mme Terrana: Mais vous ne les avez pas mises en vente. En fait, vous ne cherchez pas d'acquéreurs éventuels. J'ai entendu dire que des gens seraient intéressés.

M. Ivany: Eh bien, si la décision était prise de vendre une ligne en particulier, vous pourriez toujours demander à ces gens intéressés de nous envoyer une offre.

M. Jordan: Je vais en revenir à la question des décisions d'affaires, au fait qu'il est question d'offrir un service ferroviaire satisfaisant à tous les Canadiens. Par contre, si l'on ne devait prendre que des décisions strictement commerciales, nous pourrions être amenés à délaissier les lignes qui ne sont pas rentables, au profit de celles qui le sont.

En fait, c'est le rêve de tous les gens d'affaires: garder ce qui est rentable et se débarrasser de ce qui ne l'est pas. Dès qu'un risque se profile à l'horizon, il suffit de laisser aller la chose.

Alors, peut-être devons-nous attendre un certain engagement de ceux qui sont chargés d'offrir des services universels. Pensez-vous qu'il soit possible d'offrir un service ferroviaire satisfaisant, à l'ensemble des Canadiens, sans les subventions gouvernementales?

M. Ivany: Eh bien non, je ne pense pas que ce soit possible sans une forme d'assistance quelconque.

M. Jordan: Je sais que je vais vous poser une question très générale. Le Canada est unique en ce sens que c'est le pays qui présente la plus grande superficie de terre. Y a-t-il un autre pays dans le monde qui ait à peu près les mêmes problèmes que ceux que nous éprouvons ici, avec lesquels nous pourrions faire un parallèle, et où l'on offrirait ce genre de service sans l'aide de subsides gouvernementaux?

[Text]

Mr. Ivany: I'm not aware of any country.

Mr. Jordan: I'm still harking back—and I think it's in your notes here—to the problem being that it's too expensive for anyone to make any money at.

Mr. Ivany: We talk about rail, a lot about the degree of subsidy that VIA gets and yet there are many other subsidies, although not as visible, in the other modes of transport in a country such as ours. It's a consideration we all have to make.

Mr. Jordan: I haven't any further questions.

The Chairman: I'm going to rework Jim's question a little bit because I noticed the answer to whether VIA can service all Canadians without subsidy is no, probably not. I don't think we can give all Canadians everything without a subsidy of some kind coming from government if it's our initiative.

I'll rephrase the question a little bit. Given the realities of VIA's subsidies and the potential of their being cut further, what will Canada's national passenger rail system look like, in your estimation, in 1996?

Mr. Ivany: I can't tell you that. The reason I can't tell you that is that all our routes today are subsidized. Every single, solitary one of them is subsidized. We are working as an organization. We believe we have positioned VIA to be an effective company in terms of delivery and a very good service to Canadians. We believe it's an efficient mode of transport, an economic generator, and we believe we are positioned to do that.

The Chairman: You're the president and the CEO and as the leader of VIA you must have a vision for VIA. Is your vision inclusive of subsidy, partial subsidy or no subsidy?

Mr. Ivany: I think realistically when I look over our cost recovery numbers these days and at 51% and at 14% and at 30% and at 35%, in order for this company to be fully compensatory on the routes that it operates today, we have to do one pile of work and have to get an incredible increase in ridership. Not only that, in order to achieve that we would require incredible amounts of money in capital to even get close to that.

I guess the answer to your question is simply that we believe VIA can be a very effective passenger rail service. Our customers think so. We have good equipment today. We have a customer approval rating of 90%, and we are going to continue that.

Our big problem, though, is that because of the nature of our business, because of the expanse of our country, in order to get ridership to cover the cost, because it's a very expensive operation to travel the distance we are, I don't think we will ever be fully compensatory in this country. If we're going to have a rail service, the kind of rail service we have today, it's going to require some involvement of government.

[Translation]

M. Ivany: Pas que je sache.

M. Jordan: J'en reviens toujours à la même chose—et je pense qu'il en est question dans vos notes, ici—à savoir que ce genre de service est trop coûteux à exploiter pour que qui que ce soit puisse espérer faire de l'argent.

M. Ivany: Nous parlons ici de chemin de fer, et surtout des subventions accordées à VIA; pourtant, les autres modes de transport d'un pays comme le nôtre bénéficient des largesses gouvernementales, même si ce n'est pas directement. Nous ne devons pas perdre cela de vue.

M. Jordan: Je n'ai plus d'autres questions.

Le président: Je vais revenir sur la question posée par Jim, parce que je crois conclure que dans le cas de VIA, la réponse est négative, ce service ne pourrait fonctionner sans les subventions du gouvernement. Je ne pense pas que nous soyons en mesure d'offrir quoi que ce soit à l'ensemble des Canadiens sans que le gouvernement ait à verser une subvention, si c'est lui qui demande ce genre de service.

Donc, je vais reformuler cette question. Étant donné les subventions que touche actuellement VIA, et la possibilité que celles-ci soient encore réduites, à quoi pourra ressembler notre système national de transport de passagers en 1996? Selon vous.

M. Ivany: Je ne puis vous répondre, parce que toutes les lignes que nous exploitons en ce moment sont subventionnées. Elles le sont toutes, absolument toutes subventionnées. Nous fonctionnons comme toute autre organisation. Nous estimons avoir positionné VIA pour que l'entreprise devienne efficace et qu'elle offre un excellent service aux Canadiens. Nous pensons que le train est un mode de transport efficace, qu'il est un facteur de stimulation économique, et nous pensons être en mesure d'agir en ce sens.

• 1105

Le président: En tant que président-directeur général, et donc grand patron de VIA, vous devez certainement entretenir une vision d'avenir pour cette compagnie. Est-ce que les subventions en font complètement partie, un peu ou pas du tout?

M. Ivany: Bien, soyons réalistes, à l'analyse des pourcentages actuels de rentabilité, soit de 51 p. 100, 14 p. 100, 30 p. 100 et 35 p. 100, pour que VIA soit entièrement rentable sur les lignes qu'elle exploite actuellement, nous allons devoir beaucoup travailler et augmenter considérablement notre clientèle. Mais ce n'est pas tout: afin de parvenir à ce niveau, il nous faudrait pouvoir investir énormément dans les immobilisations, ne serait-ce que pour tendre vers ce résultat.

Pour répondre simplement à votre question, disons que VIA peut être un service de transport de passagers très efficace. C'est ce que pensent nos clients. Nous disposons d'un bon matériel roulant, la cote de confiance de nos clients est de 90 p. 100 et nous allons poursuivre sur cette voie.

Par contre, il y a un hic: à cause de la nature de notre activité, à cause de l'étendue de notre territoire, parce qu'il revient très cher de couvrir les distances que nous avons à couvrir, je pense que notre compagnie ne sera jamais pleinement rentable et qu'elle n'aura jamais la clientèle voulue pour couvrir la totalité de ses frais d'exploitation. Si nous voulons maintenir le genre de service ferroviaire que nous avons à l'heure actuelle, le gouvernement devra intervenir.

[Texte]

Mr. Harris: The Rocky Mountain Rail Tour Company is operating this last year at a profit. It does not use a dime of government money. It has attracted investors. The people who travel the line, of course, spend money in the communities they visit.

There's been a suggestion that there's going to be northern abandonment in B.C. and VIA is going to begin to get more aggressive on the Vancouver—Calgary—Edmonton runs.

Could I have your assurance, unequivocally, that VIA Rail does not plan to compete in any way on a head-to-head basis with the Rocky Mountain Rail Tour Company? In other words, the scheduling would be the prime consideration here.

You mentioned earlier that your scheduling would not conflict with the comfort zone it now enjoys. For example, you would travel in the evening on different schedules. Is that a commitment? When you said that today, was that a commitment to the Rocky Mountain Rail Tour people that you are not going to push them off the track?

Mr. Ivany: Our position on Rocky Mountain is that we're pretty excited about the fact that it is successful, as well. I think this is the first year it has made some money and turned a positive line. Its set-up is somewhat different from what it would have to go through if it started, for instance, the new service we're talking about over here.

It is not our intention to hurt these people, without a doubt, and I've said that to Peter Armstrong. As a matter of fact, by our getting involved again, because we used to operate two routes many years ago, it attracts attention to the marketplace over here.

Mr. Harris: It could hurt it if you were to run a parallel scheduling service.

Mr. Ivany: We wouldn't do that.

Mr. Harris: It would be able to maintain a comfort zone that would be able to enhance the type of operation it is striving for.

Mr. Ivany: I think we could be mutually beneficial to each other. It's very important to us that they succeed because I think it's quite a success story, too, and we'd like for it to continue.

Mr. Mercier: M. Ivany vient de nous dire que, bien évidemment, VIA Rail Canada Inc. ne peut pas vivre sans les subventions du gouvernement. Je crois savoir que c'est de façon tout à fait générale la situation dans laquelle se trouve les compagnies de chemins de fer dans le monde entier donc, je ne crois pas que ce soit une particularité de VIA Rail.

Mais ce qui me trouble un peu, c'est qu'il y a quelques jours, et je n'ai malheureusement pas le document ici, nous recevions un document identifié VIA Rail représentant une proposition pour que VIA Rail Canada Inc. exploite le TGV s'il était créé; et il y avait aussi des suggestions de financement partiel avec une partie des subventions qui sont données à VIA Rail pour le corridor Montréal—Québec. D'autre part, plus tôt M. Ivany à qui on a posé la question sur le TGV, disait oui, nous sommes intéressés aux technologies nouvelles. Il y a une telle différence entre les deux discours que cela me trouble.

[Traduction]

M. Harris: L'année dernière, la compagnie Rocky Mountain Rail Tour a réalisé un profit. Elle n'a pas reçu un seul sou du gouvernement. Elle est parvenue à intéresser des investisseurs, parce que, bien évidemment, les gens qui empruntent cette ligne dépensent dans les collectivités qu'ils visitent.

D'aucuns prétendent qu'on va abandonner la ligne qui passe dans le nord de la Colombie-Britannique et que VIA va se montrer plus agressive sur l'axe Vancouver—Calgary—Edmonton.

Pouvez-vous absolument me garantir que vous n'envisagez pas, à VIA Rail, de concurrencer directement la compagnie Rocky Mountain Rail Tour? Il est bien entendu que nous parlons surtout ici d'horaires.

Vous nous avez déclaré tout à l'heure que vous n'adopteriez pas d'horaires conflictuels. C'est que vous pourriez, par exemple, avoir un horaire décalé en soirée. Est-ce que vous vous engagez à agir ainsi? Cela revenait-il, dans votre déclaration d'aujourd'hui, à promettre que vous ne ferez pas dérailler la compagnie Rocky Mountain Rail Tour?

M. Ivany: Il se trouve que nous sommes plutôt emballés par la réussite commerciale de Rocky Mountain. Je crois savoir que c'est la première année que la compagnie fait un peu d'argent et sort du rouge. Elle se trouve dans une situation un peu différente de celle qu'elle connaîtrait si elle devait, par exemple, lancer le nouveau service dont il est question là-bas.

Mais nous n'avons pas l'intention de nous en prendre à ces gens et je l'ai d'ailleurs déclaré à Peter Armstrong. En fait, comme nous revenons sur un marché où nous exploitons deux lignes il y a plusieurs années de cela, nous nous trouvons à attirer l'attention.

M. Harris: Mais vous pourriez porter tort à cette compagnie si vous reteniez un horaire de service identique.

M. Ivany: Nous ne le ferions pas.

M. Harris: Comme cela, la compagnie pourrait conserver des horaires intéressants qui lui permettrait d'améliorer ces résultats, dans un créneau qui l'intéresse.

M. Ivany: Je pense que les deux compagnies pourraient en bénéficier. La réussite de cette compagnie est très importante à nos yeux, parce que c'est un modèle de réussite, et nous souhaitons que les choses continuent ainsi.

Mr. Mercier: Mr. Ivany just told us that, of course, VIA Rail Canada Inc. cannot by any means survive without government subsidies. As far as I know, such has seemed to be the case for all railway companies throughout the world and, therefore, I don't think it is particular to VIA Rail.

But there is something which I find a bit disturbing and it is the fact that a few days ago—and unfortunately I do not have the document with me—we received a VIA Rail document proposing that VIA Rail Canada Inc. operate the high-speed train if and when it is implemented. There were also some suggestions of partial financing with some of the subsidies to VIA Rail for the Montreal—Quebec City corridor. On the other hand, in answering a question about the high-speed train, a little earlier, Mr. Ivany said that VIA Rail is in fact interested in new technologies. I am literally puzzled by the difference between those two kinds of statements.

[Text]

[Translation]

• 1110

Mr. Ivany: I apologize. I'm not entirely sure what the question was. If I understand what you said, we are interested in high speed rail and the fact that I said rail companies could not be compensatory. Do I have your question?

M. Mercier: C'était une remarque pour dire que VIA Rail se situait comme toutes les compagnies de chemins de fer au monde, je pense, dans la situation d'être nécessairement financée par les gouvernements. Maintenant je ne connais pas du tout les pourcentages, et peut-être que c'est plus fort, je n'en sais rien. C'est tout simplement une petite remarque. Ce n'est pas une question. Cette situation n'est pas particulière à VIA Rail. Je pense bien que tous les pays reconnaissent la nécessité du transport ferroviaire et à ce titre, tous les gouvernements financent à des degrés que je ne connais pas, le transport ferroviaire de passagers et de marchandises. C'était une simple remarque que je faisais.

Ma question concernait plutôt le TGV. Il me semblait difficile de coordonner ce que nous avons reçu il y a quelques jours—je crois que tout le monde sait ce dont je parle—, d'une part, à savoir une proposition de VIA Rail au gouvernement pour prendre la gestion du TGV—et il y avait aussi une proposition sur le financement pour l'équipement—, avec d'autre part, vos remarques au sujet du TGV qui n'avaient pas cette précision.

Mr. Ivany: I'm not entirely sure what document we're talking about here. What document, specifically, are you talking about?

M. Mercier: Celui que tous les députés auraient reçu.

The Chairman: Is that the Via Rail document?

M. Mercier: Mais oui.

The Chairman: Do you have it with you?

M. Mercier: Je ne l'ai pas ici malheureusement. On l'apportera cet après-midi s'il le faut.

Mr. Ivany: I'd be happy to answer the member's question if he could get me the document and we could probably get to him later if he would like.

The Chairman: Thank you, Mr. Ivany, we'd appreciate that.

Maybe his assistant can rush it down and you and he can have a word on it.

Just as a point of clarification, Mr. Ivany, you and your officials have been requested by my colleagues for different documents, and you've agreed to supply them. Could you forward them directly to the clerk of our committee, who will then distribute them to all members?

Mr. Ivany: Certainly.

The Chairman: I appreciate that. Thank you very much.

M. Ivany: Vous m'excuserez, mais je ne suis pas bien certain d'avoir compris votre question. Si j'ai saisi le sens de votre intervention, vous dites que nous sommes intéressés par le TGV mais que j'ai fait valoir que les compagnies ferroviaires ne peuvent pas faire leurs frais. Vous ai-je bien saisi?

Mr. Mercier: I meant to say that VIA Rail is no different than the other railway companies in the world when it comes to government subsidies. Now, I do not have the percentages with me, and they can be high, I don't know. I just made an observation. It was not a question. This situation is not peculiar to VIA Rail. I think all countries do recognize that a railway transportation system is essential and it is the reason why governments do subsidize passenger and merchandise rail transport, at different levels, but I do not know to which extent. I was just making an observation.

In fact, my question was related to the high-speed train. I have some difficulties in equating what was said to us a few days ago—and I think everyone knows what I'm talking about—that is to say a VIA Rail proposal sent to the government to operate a high-speed train, as well as a proposal on equipment financing—with what you said about the high-speed train, as you did not make reference to that kind of interest.

M. Ivany: Je ne suis pas sûr de quel document vous voulez parler au juste. De quel document est-il question?

Mr. Mercier: The one apparently sent to all MPs.

Le président: S'agissait-il d'un document de Via Rail?

Mr. Mercier: Yes.

Le président: Est-ce que vous l'avez avec vous?

Mr. Mercier: No, unfortunately I do not have it with me. But we will bring it this afternoon if need be.

M. Ivany: Je serais heureux de répondre à la question du député si je pouvais consulter ce document, mais nous pourrions sans doute y revenir plus tard, si vous le désirez.

Le président: Merci, monsieur Ivany, nous apprécions votre suggestion.

Peut-être que votre adjoint pourrait courir à votre bureau et nous le rapporter afin que vous puissiez en discuter.

Question de précision, monsieur Ivany. Mes collègues vous ont demandé, à vous-même et à vos collaborateurs, de bien vouloir nous faire parvenir certains documents. Pouvez-vous veiller à ce qu'ils soient directement adressés à la greffière qui les remettra à tous les membres du comité?

M. Ivany: Très certainement.

Le président: Je l'apprécierai. Je vous remercie beaucoup.

[Texte]

If there are no more questions from my colleagues, we want to thank you, Mr. Ivany, for coming forward with your officials, Mr. Paquette, Mr. Guiney and Ms Sirsly. Thanks very much for coming forward and being with us. We look forward to seeing you again.

Mr. Ivany: We appreciate the opportunity, and you can be assured we appreciate the dialogue. The input is very important to us.

The Chairman: We'll reconvene again at 3:30 p.m. Thank you very much.

[Traduction]

S'il n'y a pas d'autres questions, je vais remercier M. Ivany de s'être déplacé pour nous rendre visite avec ses collaborateurs, soit M. Paquette, M. Guiney et M^{me} Sirsly. Merci beaucoup de votre intervention et d'avoir passé quelque temps avec nous. Nous espérons vous revoir prochainement.

M. Ivany: Nous avons apprécié cette occasion et sachez que nous avons beaucoup aimé nos échanges avec vous. Vos réactions sont très importantes à nos yeux.

Le président: Nous reprendrons la séance à 15h30. Je vous remercie beaucoup.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From VIA Rail:

T.W. Ivany, President and Chief Executive Officer;
R.J. Guiney, Vice-President, Equipment Maintenance.
C. Keon Sirsly, Vice-President, Marketing.

TÉMOINS

De VIA Rail:

T.W. Ivany, président-directeur général.
R.J. Guiney, vice-président, Maintenance du matériel roulant;
C. Keon Sirsly, vice-présidente, Marketing.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, May 10, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mardi 10 mai 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates for the fiscal year 1994-95: Vote 1 under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal pour l'exercice financier
1994-1995: crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

Hon. Doug Young
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'hon. Doug Young
Ministre des Transports



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 10, 1994

(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Acting Member present: Nic Leblanc for Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Appearing: Hon. Doug Young, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference from the House of Commons dated Thursday, February 24, 1994, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1995. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, May 10, 1994, Issue No. 6.*)

The Chairperson called Vote 1 under TRANSPORT.

The Minister of Transport made an opening statement and answered questions.

At 5:17 o'clock p.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*.

The Committee proceeded to consider future business.

It was agreed,—That the Committee retain the services of David Cuthbertson to assist the Committee in its work and that a contract for the period April 1, 1994, through March 31, 1995, at \$350.00 per day and not to exceed \$70,000.00, be adopted.

It was agreed,—That the Committee meet *in camera* on Thursday, May 12, 1994, at 9:30 o'clock a.m. to consider future business.

It was moved,—That the Committee invite before May 30, 1994 the Minister of Transport, Douglas Young, and invite civil servants in order to undertake a thorough evaluation, position by position, of the expenditures of the Department and those agencies coming under the Minister's responsibility, with the help of all documents and files necessary to successfully carry out this evaluation, including those documents relating to the Government's planned expenditure cuts, the whole as proposed by the Prime Minister during the Question Period of April 13, 1994.

And debate arising thereon.

By unanimous consent, the motion was withdrawn.

It was agreed,—That the withdrawn motion serve as a model for a future study and that this matter be considered by a group of members of each party.

At 5:41 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 MAI 1994

(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 45, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Nic Leblanc remplace Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Comparaît: L'hon. Doug Young, ministre des Transports.

Conformément à son ordre de renvoi du jeudi 24 février 1994, le Comité reprend l'étude du Budget des dépenses pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1995 (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 10 mai 1994, fascicule n° 5*).

Le président appelle: crédit 1, TRANSPORT.

Le ministre fait une déclaration puis répond aux questions.

À 17 h 17, avec le consentement unanime, le Comité déclare le huis clos.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu — Que le Comité retienne les services de David Cuthbertson du 1^{er} avril 1994 au 31 mars 1995, pour l'aider dans ses travaux, et qu'un contrat n'excédant pas 70 000\$, à raison de 350\$ par jour, soit adopté.

Il est convenu — Que le Comité se réunisse à huis clos le jeudi 12 mai, à 9 h 30, pour discuter de ses travaux.

Il est proposé — Que le Comité invite avant le 30 mai, le ministre Doug Young, ministre des Transports, et convoque les fonctionnaires afin d'entreprendre, poste par poste, l'analyse complète des dépenses de son ministère et des organismes relevant de son autorité, avec l'aide de tous les documents et dossiers nécessaires à la bonne marche de l'opération, de même que les documents traitant des coupures de dépenses projetées par le gouvernement, le tout tel que proposé par le premier ministre à la période des questions du 13 avril 1994.

Sur ce, un débat s'ensuit.

Avec le consentement unanime, la motion est retirée.

Il est convenu — Que la motion serve de modèle en vue d'une étude ultérieure et que la question soit examinée par un groupe de députés de chaque parti.

À 17 h 41, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 10, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 10 mai 1994

• 1545

The Chairman: Good afternoon, colleagues. This afternoon as witness we have the Minister of Transport on the main estimates.

Mr. Minister, maybe you'd like to introduce the colleagues with you this afternoon.

L'honorable Douglas Young (ministre des Transports): Merci, monsieur le président. Il me fait d'abord plaisir d'être ici et je veux présenter pour la première fois, à titre de sous-ministre des Transports, Nick Mulder, qui a été nommé à ce poste la semaine dernière. M. Mulder a une longue expérience au gouvernement, et aussi au ministère des Transports. Donc, je suis certain que cela nous sera très utile. Également, M. Paul Gauvin, sous-ministre adjoint, responsable des finances et de l'administration au ministère des Transports. Plusieurs autres personnes m'accompagnent et pourront sans doute participer afin de nous aider à vous fournir l'information importante pour les membres du Comité.

Monsieur le président, parce que nous sommes arrivés un peu en retard, je préfère ne pas faire de déclaration d'ouverture et passer directement aux questions. Je considère que c'est très important pour les membres du Comité de pouvoir poser des questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister, we appreciate that.

If you are ready, Mr. Guimond, we can begin with you.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président. Bonjour, monsieur le ministre. Cela me fait plaisir de vous voir dans un contexte différent de celui de la Chambre des communes. Les réponses seront peut-être plus satisfaisantes, mais de toute façon, cela fait partie des règles.

M. Young: On va essayer.

M. Guimond: Monsieur le ministre, avez-vous prévu, dans le budget de 1994-1995, une provision pour les frais que votre gouvernement entend déboursier aux compagnies impliquées dans le scandale de l'aéroport Pearson?

M. Young: Non, monsieur le président. Dans les démarches que nous avons entreprises jusqu'à aujourd'hui, nous n'avons prévu aucun montant car nous considérons que ce serait irresponsable de fixer une somme lorsque les négociations entamées par M. Wright, représentant du gouvernement du Canada, sont basées sur des critères et des paramètres très étroits. Nous considérons que les négociations doivent porter sur une compensation recommandée dans le rapport Nixon, strictement pour les dépenses que nous considérons légitimes et que toute négociation excluerait des profits qui auraient peut-être été perdus ou des frais qui auraient été versés à des lobbyistes.

M. Guimond: Cependant, s'il devait y avoir des déboursés, peut-on savoir où le ministère entend prendre les fonds et cela affectera-t-il certaines autres activités? L'argent ne tombera pas du ciel.

Le président: Bonjour, chers collègues. Cet après-midi, le ministre des Transports comparaît au sujet du budget principal des dépenses.

Monsieur le ministre, voulez-vous présenter les personnes qui vous accompagnent cet après-midi?

Hon. Douglas Young (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to be here and I want to introduce Nick Mulder as Deputy Minister of Transport for the first time. He was appointed to this position last week. Mr. Mulder has a long experience in the government and also in the Department of Transport, so I am sure that it will be a great help to us. Also, Mr. Paul Gauvin, Assistant Deputy Minister for Finance and Administration in the Department of Transport. Several other people are with me and can no doubt help us provide you with the information that is important to committee members.

Mr. Chairman, because we arrived a little late, I prefer not to make an opening statement and to go directly to questions. I think it is very important for committee members to be able to ask questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous vous en sommes reconnaissants.

Si vous êtes prêt, monsieur Guimond, vous pouvez commencer.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman. Good afternoon, Minister. I am pleased to see you in a setting other than the House of Commons. The answers may be more satisfactory, but anyway, it is part of the rules.

Mr. Young: We shall try.

Mr. Guimond: Minister, in the 1994-95 budget, have you allowed anything for what your government intends to pay to the companies involved in the Pearson Airport scandal?

Mr. Young: No, Mr. Chairman. So far, we have not set any amount aside because we think it would be irresponsible to do so, when the negotiations begun by Mr. Wright, representing the Government of Canada, are based on very strict criteria and parameters. We think that the negotiations must deal with the compensation recommended in the Nixon Report and be only for expenses we consider legitimate; there is no question of negotiating compensation for lost profits or lobby expenses.

Mr. Guimond: Nevertheless, if anything were paid out, can we know where the department intends to take the funds and if it will affect some other activities? The money will not fall from the sky.

[Texte]

M. Young: Je n'ai aucun doute; compte tenu de l'attitude du ministre des Finances, M. Martin, et du président du Conseil du Trésor, M. Eggleton, la tâche ne sera pas facile afin de déterminer la source de fonds. Je veux préciser que les négociations, aussi bien que la législation dont le Parlement est saisi, prévoient une compensation si cela s'avérait justifié. Toutefois, dans la législation, tout comme dans l'approche du gouvernement il y a également la possibilité qu'il n'y aura aucune compensation.

Cependant, je comprends la portée de votre question. Si nous avons à verser une somme quelconque, sans doute examinerons-nous la possibilité, selon le montant, de le faire à l'intérieur de nos moyens. Lors de la préparation du budget, nous avons informé les responsables au ministère des Finances de la possibilité de devoir puiser ce montant à partir d'un budget de dépenses supplémentaires.

M. Guimond: Donc, cela ne se ferait pas au détriment d'autres activités?

[Traduction]

Mr. Young: I have no doubt; given the attitude of the Minister of Finance, Mr. Martin, and of the president of the Treasury Board, Mr. Eggleton, it will not be easy to find the money. I want to say that the negotiations, as well as the legislation before Parliament, allow for compensation if it is justified. However, in the legislation and in the government's approach, it is also possible that no compensation would be paid.

Nevertheless, I understand the intent of your question. If we have to pay any amount, we will no doubt look at the possibility of doing it within our resources. In preparing the budget, we informed finance department officials that we may have to take this amount from a supplementary budget period.

Mr. Guimond: So it would not be done to the detriment of other activities?

• 1550

M. Young: J'espère que non. Monsieur Guimond, ce n'est pas ma nature d'être nuancé dans mes réponses. Je n'aime pas cela. Cependant, dans ce cas-ci, parce que les négociations sont tellement difficiles et très importantes, je comprend l'inquiétude, non seulement des députés, mais celle des contribuables canadiens. On ne devrait verser aucune somme qui ne serait pas absolument justifiable et je ne veux donner aucun indice quant à l'ampleur du montant qui pourrait être négocié.

On parle d'un projet d'envergure. Vous n'êtes sans doute pas sans savoir qu'on parle d'un projet qui aurait pu engendrer une dépense d'environ trois quarts de milliards de dollars; 750 millions de dollars, c'est quand même assez gros.

Quant à moi, je ne veux, en aucune façon, préjuger des efforts de M. Wright comme négociateur, ni compromettre la responsabilité du gouvernement de s'assurer que la décision finale, quelque elle soit, sera prise dans les meilleurs intérêts des Canadiens et des Canadiennes.

M. Guimond: Monsieur le ministre, je voudrais revenir sur votre thème «les négociations sont difficiles». Je ne veux pas être un puriste de la langue française, au contraire. J'aimerais être aussi bilingue que vous. C'est peut-être votre qualité d'Acadien qui vous a rendu aussi bilingue. Cependant, lorsque vous dites «difficiles», voulez-vous dire que cela va mal ou que c'est un dossier très complexe?

M. Young: Je ne veux pas commenter le déroulement des négociations. Toutefois, lorsque M. Nixon a déposé son rapport, il a recommandé qu'une compensation appropriée pour des dépenses qu'il a décrites comme étant *out of pocket* devrait être considérée, mais que cela excluait toutes pertes de profit et tous les frais versés à des lobbyistes.

Nous avons donné des instructions très précises à notre négociateur que le tout devait être basé sur des reçus, sur des comptes qui pouvaient être vérifiés en profondeur. Vous pouvez être assuré, monsieur Guimond, que j'ai bien lu la législation avant qu'elle soit présentée en Chambre.

Mr. Young: I hope not. Mr. Guimond, it is not my nature to give equivocal answers. I do not like that. Nevertheless, in this case, because the negotiations are so difficult and very important, I understand the concern not only of members of Parliament but also Canadian taxpayers. We should not pay anything that would not be absolutely justifiable and I do not want to give any indication as to the amount that might be negotiated.

We are talking about a major project. You certainly know that this project could have involved an expenditure of about three-quarters of a billion dollars; \$750 million is quite a lot.

Personally, I do not want to prejudice in any way Mr. Wright's efforts as a negotiator or to make it harder for the government to ensure that the final decision, whatever it is, will be in the best interests of Canadians.

Mr. Guimond: Mr. Minister, I would like to come back to what you said about the negotiations being difficult. I do not want to quibble or play on words. I would like to be as bilingual as you are. Maybe you are so bilingual because you are an Acadian. However, when you say "difficult" do you mean that it is going badly or that it is very complex?

Mr. Young: I do not want to comment on how the negotiations are going. Nevertheless, when Mr. Nixon filed his report, he recommended consideration of appropriate compensation for what he called "out of pocket" expenses but not for any lost profits and amounts paid to lobbyists.

We gave our negotiator very specific instructions that everything had to be based on receipts and accounts that could be thoroughly audited. Mr. Guimond, you can be sure that I did read the legislation before it was tabled in the House.

[Text]

Le ministre a une certaine discrétion dans cette affaire. Toutefois, cette discrétion n'est pas exercée de façon unilatérale. Après les négociations, si M. Wright recommande de payer un montant quelconque suite à une analyse d'un groupe retenu par lui, il sera absolument essentiel pour moi de faire une revue du dossier avant de recommander quoi que ce soit au Cabinet.

La somme qui serait versée comme compensation devra être approuvée par le Cabinet. Il y a plusieurs étapes à suivre et plusieurs personnes d'impliquées dans ce dossier. D'abord, il y a les négociations de M. Wright et les analyses d'un groupe d'experts. Le ministre devra également s'assurer qu'il est à l'aise avec les données et les informations qu'il aura reçues avant d'aller devant le Cabinet. Ensuite, il y aura une recommandation au Conseil du Trésor.

Par la suite, et là je spécule, s'il y avait une recommandation de payer,—je retiens toujours le fait qu'il est possible qu'il n'y ait aucun paiement—le vérificateur général serait également consulté.

Je suis très conscient que Douglas Young n'a pas reçu de chèque en blanc pour dire, à un moment donné, je suis tanné des négociations, alors réglons l'affaire. Le processus est très, très minutieux. J'ai insisté là-dessus parce que, une fois ce dossier conclu au niveau de la compensation, il est certain que le public va le passer au peigne fin. Cela m'étonnerait que ce ne soit pas ainsi. Les contribuables vont vouloir savoir sur quelle base et pourquoi on a déboursé un cent.

C'est pour cela que je vais examiner, dans la mesure de mes compétences, et avec nos fonctionnaires, M. Wright et les analystes, ce qui doit être fait. Après tout cela, comme je l'ai dit, le vérificateur général, à cause de ses responsabilités, examinera le dossier à son tour. J'ai été membre du Comité permanent des comptes publics pendant quelques années et, également, porte-parole du Parti libéral pour les Finances. Je ne m'attends pas à ce que tout le monde m'applaudisse et me dise merci beaucoup, le Trésor du Canada a signé un chèque et le tout est fini.

• 1555

Je suis certain que, après que le tout aura été conclu, le public et les politiciens vont passer à travers le tout avec un peigne fin car, vous savez, il y en a dans tous les partis politiques et à tous les niveaux qui questionnent le processus.

M. Guimond: Avez-vous des contacts réguliers avec M. Wright?

M. Young: J'ai discuté avec M. Wright à quelques reprises. Je me suis tenu absolument à longueur de bras. On lui a expliqué exactement ce qu'on voulait faire. On lui a indiqué les paramètres à l'intérieur desquels il pouvait négocier? À partir de cela, les seuls contacts que j'ai avec lui sont pour me tenir à jour, connaître de façon générale comment le dossier évolue et lui faire savoir que nous en sommes maintenant rendus au processus parlementaire. On ne veut pas que cela traîne plus longtemps qu'il ne le faut.

Il y a un article dans la législation qui dit que, s'il n'y a pas de solution finale dans les 30 jours qui suivent l'adoption de la loi par le Parlement, il n'y aura aucune compensation.

[Translation]

The Minister has some leeway in that matter, but this kind of discretion is not exercised unilaterally. After the negotiations, if Mr. Wright recommends paying any amount whatever following an analysis by a group chosen by him, I will absolutely have to review the matter before recommending anything at all to Cabinet.

The amount of compensation to be paid will have to be approved by Cabinet. Several steps will have to be followed and several people are involved in this process. First, Mr. Wright is negotiating and a group of experts is analysing the situation. The Minister will also have to ensure that he is comfortable with the data and information he received before going to cabinet. Then there will be a recommendation to Treasury Board.

Then, and here I am speculating, if there were a recommendation to pay—and it is still possible that nothing will be paid—the Auditor General would also be consulted.

I am very aware that Douglas Young has not received a blank check so that at some point I could say that I am fed up with negotiating and that I want us to make a deal. The process is very, very painstaking. I stress that point because once the amount of compensation is decided, the public will certainly take a very close look at it. I would be surprised if it did not. The tax payers will want to know on what basis and why we spend anything.

That is why, as much possible, I will look at what must be done, with our officials, Mr. Wright and the analysts. After all that, as I said, the Auditor General, because of his responsibilities, will look at it in turn. I was a member of the Standing Committee on Public Accounts for several years and also Liberal finance critic. I do not expect everyone to applaud me and say thank you very much if the Treasury of Canada signs a check and it is all over.

I am sure that after it is all over, the public and politicians will go through it all with a fine tooth comb, because, you know, there are people in all political parties and at all levels who question the process.

Mr. Guimond: Do you have regular contacts with Mr. Wright?

Mr. Young: I had discussions with Mr. Wright several times. I have definitely kept at arms length. We told him exactly what we wanted to do. We told him the parameters within which he could negotiate. Apart from that, the only contacts I have with him are to keep me up to date and to find out in general how things are going and to let him know that we are now at the parliamentary process. We do not want it to drag out longer than necessary.

A clause in the legislation says that if there is no final solution within 30 days of Parliament passing the Bill, there will be no compensation.

[Texte]

Je suis certain que, peut-être pas aujourd'hui, mais plus tard, le Comité, compte tenu de l'intérêt qu'on porte à Pearson, va soulever la question de la future structure administrative de l'aéroport, et nous aimerions procéder là-dessus. Cependant, aussi longtemps que ces questions resteront en suspens, ce sera difficile.

On veut essayer de faire avancer les dossiers. C'est dans ce contexte-là que j'essaie de m'informer auprès de M. Wright pour savoir où il en est rendu et j'en profite pour lui faire savoir que nous en sommes rendus au processus législatif.

M. Guimond: Je puis vous dire que, au niveau de l'Opposition officielle, cela a fini de traîner. On va amener cela devant le Comité et nous voudrions rencontrer des témoins, surtout des amis des Conservateurs qui viendront faire la lumière dans ce dossier.

Will I come back?

The Chairman: Yes, please. We can of course hurry that process along by getting the business of the bill through the House as quickly as we can so that the committee can have the bill brought forward at this stage.

Mr. Young: I appreciate the comments of the member that it's now finished there. I think we all look forward to trying to deal with it as expeditiously as we can.

The Chairman: Colleagues, we're going to be meeting after the minister has left us for a quick in camera meeting to resolve a few issues. I just thought I'd alert you to that with regard to your schedules.

As well, we'll be looking at procedures vis-à-vis organization after receiving the bill. At that point I've also been told that the minister has been good enough to agree to meet with us during the process of the examination of the bill. Because the Department of Transport is so big, you may have a million question in other fields. Know that the minister will be coming back to us on Pearson. You will have an opportunity to ask those questions at a later date if you have other questions.

Mr. Harris.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Minister, thank you for being with us today. I want to talk about a couple of items on the main estimates, if I may, just to get some clarification.

The first one is under the NTA transfer payments. It's specifically transfer payments to railway companies under the NTA of 1987. There's an increase of \$9 million. We've been trying to find what that \$9 million represents. We were unable to find it in the —

Mr. Paul Gauvin (Assistant Deputy Minister, Finance and Administration, Department of Transport): Can you please tell me what page you're on?

Mr. Harris: It's page 25-17.

Mr. Young: Perhaps on matters such as this, if you want to put the question and go on to another one, we'll come back to it.

[Traduction]

I am sure that, maybe not today, but later, the committee, given the interest in Pearson, will raise the issue of the future administrative structure of the airport and we would like to proceed with that. However, until these questions are settled, it will be difficult.

We want to try to move things forward. That is why I am trying to find out from Mr. Wright where he is at and I take the opportunity to let him know that we are at the legislative process.

Mr. Guimond: I can tell you that as far as the official Opposition is concerned, it has stopped dragging out. We will take it to the committee and we would like to meet witnesses, especially friends of the Conservatives who will shed some light on this issue.

Est-ce que je pourrai revenir?

Le président: Oui, je vous en prie. Nous pouvons bien sûr accélérer le processus en adoptant le projet de loi rapidement à la Chambre pour que le Comité en soit saisi à ce stade-ci.

M. Young: Je remercie le député d'avoir dit que cela a fini de traîner. Je pense que nous voulons tous régler ce dossier dans les plus brefs délais.

Le président: Chers collègues, nous tiendrons une courte réunion à huis clos après le départ du ministre pour régler certaines questions. Je voulais simplement vous en informer aux fins de votre programme.

Nous examinerons aussi la marche à suivre dès que nous serons saisis du projet de loi. On m'a dit que le ministre a gracieusement accepté de nous rencontrer pour l'étude du projet de loi. Parce que le ministère des Transports est si important, vous avez peut-être un million de questions dans d'autres domaines. Sachez que le ministre reviendra nous voir au sujet de Pearson. Vous aurez l'occasion de lui poser d'autres questions plus tard.

Monsieur Harris.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur le ministre, merci d'être des nôtres aujourd'hui. Je veux parler de certains points dans le budget principal de dépenses, si vous le permettez, pour obtenir des précisions.

Ma première question concerne les paiements de transfert de l'Office national des transports, notamment les paiements de transfert aux compagnies ferroviaires en vertu de la loi de 1987 sur les transports nationaux. Il y a une augmentation de 9 millions de dollars et nous voudrions savoir ce que cela représente. Nous n'avons pu le prouver dans le . . .

M. Paul Gauvin (sous-ministre adjoint, Finance et Administration, ministère des Transports): Pourriez-vous me dire à quelle page cela se trouve?

M. Harris: C'est à la page 25-17.

M. Young: Pour des questions comme celle-ci, voulez-vous poser la question et passer à autre chose et nous fournirons la réponse plus tard.

[Text]

The one thing the chairman and many of my colleagues will know is that I don't profess to have all of the estimates of Transport Canada at my fingertips. The policy issues we can deal with—and I'll say this so that we don't have to come back to it—but on any technical questions or matters relating specifically to expenditures or changes in the expenditures that I can't deal with, we will undertake to provide you with that information.

Mr. Harris: Okay. If we simply would list them and send them to your office, then we would get clarification.

Mr. Young: Yes. If we can deal with it now, fine, because you may want to pursue it, but if it's a specific question such as that, I'd rather not waste your time. We'll get back to you as quickly as we can with it.

Mr. Harris: All right.

Mr. Young: It also lets me find out how sharp my staff is. If it's not up here in about 15 seconds I'll be wondering why they can't find it for you that quickly.

The Chairman: Hear, hear. Any information that does come our way we hope will go to the clerk to be disseminated to all members.

Mr. Young: Is the page you're referring to in the NTA estimates or the Department of Transport estimates?

• 1600

Mr. Harris: It is in the NTA estimates.

Mr. Young: That's a different kind of thing. Does NTA come before the committee? Yes, they come before the committee. We'll try to find out for you, but the NTA would normally deal with that directly.

Mr. Harris: I suppose the questions regarding the GTA are also in the same category.

Mr. Young: You can certainly ask them, because it is a matter of great interest.

Mr. Harris: Perhaps I will move to the 180% increase in the budget estimate for the GTA. There are a couple of reasons listed here.

Mr. Young: Please refer to the pages so that we can move quickly to wherever you are.

Mr. Harris: On page 35 under transportation programs, the composition of expenditures by sector, this is probably a technical question as well. Perhaps I can list that and send it over.

Let's move on to something more fun. I'd like to talk about VIA Rail for a moment. Mr. Ivany appeared before us this morning. He indicated that VIA has a desire to operate passenger trains between Vancouver and Calgary, and that this didn't compete where the existing private sector operators are—namely, the Great Canadian Railtour Co. He said it wouldn't compete because the VIA train would be a one-day tourist service, whereas the current private operator is a two-day tourist service.

[Translation]

Le président et nombre de mes collègues doivent savoir que je ne prétends pas avoir au bout des doigts des renseignements sur tout le budget de Transport Canada. Nous pouvons traiter de questions politiques—et je le dis pour ne pas avoir à le répéter—mais les questions techniques ou qui ont trait à des dépenses précises ou à l'évolution des dépenses auxquelles on ne peut répondre, nous nous engageons à vous fournir les renseignements après.

M. Harris: D'accord. Si nous faisons une liste de nos questions et l'envoyons à votre bureau, nous obtiendrons les renseignements voulus.

M. Young: Oui. Si nous pouvons y répondre maintenant, très bien, parce que vous voudrez peut-être aller plus loin, mais pour une question précise comme celle-là, je préfère ne pas vous faire perdre votre temps. Nous vous répondrons le plus rapidement possible après.

M. Harris: Très bien.

M. Young: Cela me permet aussi de savoir si mon personnel maîtrise les dossiers. S'il ne trouve pas de réponse dans une quinzaine de secondes, je me poserai des questions à leur sujet.

Le président: Bravo. Nous espérons que le greffier distribuera à tous les membres tout renseignement qui nous sera communiqué.

M. Young: Est-ce que la page dont vous parlez se trouve dans le budget de l'ONT ou dans celui du ministère des Transports?

M. Harris: Dans les prévisions de la LTN.

M. Young: Ce n'est pas la même chose. La LTN est-elle soumise à l'examen du Comité? Oui, cela relève du Comité. Nous essaierons de trouver les réponses à vos questions mais, en temps normal, cela releverait directement de la LTN.

M. Harris: Je suppose que les questions concernant l'OTG appartiennent aussi à la même catégorie.

M. Young: Vous pouvez certainement les poser parce qu'elles présentent un grand intérêt.

M. Harris: Je devrais peut-être passer à l'augmentation de 180 p. 100 dans le budget prévu des dépenses pour l'OTG. Deux ou trois raisons y sont énumérées.

M. Young: Veuillez nous préciser les pages en question afin que nous puissions vous suivre.

M. Harris: À la page 35, à la rubrique des programmes de transport, ventilation des dépenses par secteur, il s'agit probablement d'une autre question technique. Je pourrais établir une liste et vous l'envoyer.

Passons à quelque chose de plus amusant. Je voudrais parler un peu de VIA Rail. M. Ivany a comparu devant nous ce matin. Il nous a indiqué que VIA voulait exploiter des trains de passagers entre Vancouver et Calgary et que ce service ne ferait pas concurrence aux exploitants actuels du secteur privé, à savoir la Great Canadian Railtour Company. À son avis, il n'y aurait pas de concurrence parce que VIA Rail offrirait un service touristique d'une journée tandis que l'exploitant du secteur privé offre actuellement un service touristique de deux jours.

[Texte]

Mrs. Terrana asked how they would get permission to resume operations on that southern line. He said he would need a mandate from the government—from yourself, presumably—to re-enter the southern rail route, because a condition of the contract of sale between VIA and the Great Canadian Railtour Co. is that VIA may not re-enter this route without being mandated to do so.

Is it your intention to give VIA such a mandate, knowing the implications with respect to the contract between them and the Great Canadian Railtour Co., and understanding the reason that such terms were included in the contract of sale—protection of their investment and to give investors the certainty they would be looking for to expand the service? Is it your intention to allow VIA Rail to take back a portion of the tourism market they previously sold to a private sector tour operator, in what may be under the guise of a one-day service instead of a two-day service with a rather loose mandate?

Mr. Young: It's difficult for me to comment specifically on the request until I see it, but let me give you a more general response. I will be very intrigued by any proposition from VIA Rail to increase services anywhere, when they're proposing to cut them in a lot of places.

When they come to tell me they're going to compete with somebody who's already in place and who is promoting their service and what not, I will listen. I have a fiduciary responsibility to make sure that I pay attention to what's proposed. But I will make no bones about it that I have been questioned, as I am sure every member of Parliament has been, and have had concerns expressed about VIA's inability to provide services, or at least its difficulty in even retaining existing levels of service.

It may be that there is a niche they can fill, but I can't emphasize too much that we're not in the business of putting at risk anybody who's taken on risk in the private sector to try to help us out in the railroad industry.

[Traduction]

M^{me} Terrana a demandé comment ils obtiendraient la permission de reprendre leurs activités sur cette ligne du sud. Il a dit qu'il devrait obtenir un mandat du gouvernement—de vous, j'imagine—pour récupérer la ligne du Sud, parce qu'une des conditions du contrat de vente entre VIA et la Great Canadian Railtour Company est que VIA ne récupère pas cette route avant d'en avoir reçu le mandat.

Avez-vous l'intention de confier ce mandat à VIA, à la lumière des incidences liées au contrat entre VIA et la Great Canadian Railtour Company, étant donné que le contrat de vente garantissait aux investisseurs que leur investissement serait protégé et qu'ils pourraient élargir le service? Avez-vous l'intention de permettre à VIA Rail de reprendre une partie du marché touristique vendu à un voyageur du secteur privé, en offrant un service d'un jour au lieu de deux jours en vertu d'un mandat plutôt vague?

M. Young: Je ne peux pas vraiment vous donner de réponse spécifique avant d'avoir vu la demande, mais je peux vous donner une réponse générale. Je serais très étonné que VIA Rail propose d'augmenter le niveau de service où que ce soit, alors qu'ils cherchent à les réduire un peu partout.

Si les gens de VIA viennent me dire qu'ils vont faire concurrence à une entreprise qui est déjà là et qui fait la promotion de ses services, je vais les écouter. J'ai une responsabilité fiduciaire qui est celle d'écouter ce qu'on me propose. Mais j'admettrai carrément qu'on m'a posé des questions, comme on en a posé à tous les députés, j'en suis sûr, et que certains m'ont fait part de leurs préoccupations quant à l'incapacité de VIA à fournir des services ou du moins de ses difficultés à maintenir les niveaux actuels de service.

Il y a peut-être un créneau que VIA peut occuper, mais je vous assure que nous n'allons pas mettre en danger les exploitants du secteur privé qui ont pris des risques pour essayer de venir en aide au secteur ferroviaire.

• 1605

Going beyond the VIA question, that's a phenomenon that's going to continue in Canada with short-line operations. I would not want to give any signal to anybody, saying we're going to play games with them, where we hive-off a section of rail for whatever reason, then suddenly, because somebody's being successful, decide to get back in later on. So VIA will have at least as hard a sell convincing me that it should get back into business somewhere as it's going to have trying to get out of business in some place it's operating now.

Mr. Harris: It appears, Mr. Minister, that the argument VIA may present is not certainly that it can make money on the run, as the private company is doing, but can in fact lose less money, which is a poor argument and not worthy of consideration to make such a change.

Mr. Young: I've noted your point and I'll pay particular attention to it.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Minister, there was almost an emergency situation in Canada this spring and it's still ongoing, with reference to ability to move the grain. We had hearings last week and heard diverse opinions on that issue. The solutions to it aren't simple, I suppose, but the causes were rather unique. There was a combination of factors.

Au-delà de la question de VIA, ce phénomène n'est pas prêt de disparaître au Canada avec les services ferroviaires sur courtes distances. Je ne veux pas donner l'impression que nous allons nous amuser en reprenant les lignes ferroviaires jadis cédées à d'autres compagnies pour une raison quelconque parce que les nouveaux entrepreneurs réussissent. La compagnie VIA aura au moins autant de mal à me convaincre qu'elle devrait reprendre ses activités quelque part qu'elle en aurait si elle essayait de ne plus offrir un service existant.

M. Harris: Il semble, monsieur le ministre, que l'argument présenté par VIA ne serait pas qu'elle peut faire de l'argent très vite, comme le fait la société privée, mais qu'elle peut perdre moins d'argent, ce qui est un argument faible et ne justifiant pas un tel changement.

M. Young: J'ai pris note de votre argument et j'y prêterai une attention particulière.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur le ministre, le Canada est presque en situation de crise depuis le début du printemps parce qu'il est incapable de transporter son grain. Nous avons tenu des audiences la semaine dernière et entendu diverses opinions à ce sujet. Les solutions ne sont pas simples, je suppose, mais les causes étaient plutôt uniques. Plusieurs facteurs étaient en jeu.

[Text]

It's always bothered me that we have this railroad system that couldn't service and was overused, if you like. We didn't have enough cars to move the grain. At the same time, we have the seaway system, which is probably going to last for another couple of years if we don't do something drastic about it. It's under-utilized.

We made recommendations. I hope you've seen the report and—

Mr. Young: Yes.

Mr. Jordan: —at least looked at it. I wondered if, in a nutshell, you would see if the government could recognize the problem there and feel any obligation to try to promote the use of the seaway as a viable way of moving bulk, whether it be grain, steel, coal or whatever.

It seems almost contradictory when one system is being drained to the degree that we can't satisfy our customers and there's another system that's being under-utilized and is indeed in real difficulty. I know it's fine, and I congratulate the Minister of Agriculture and Agri-food. I think he's doing a great job.

But if you go into the Orient to sell more grain and haven't been able to satisfy the customers you have, you might raise expectations over there that you know you can't meet unless you can solve this problem at home. You can't get the grain to them.

I just wondered if it's fair to ask you to comment on the seaway, but just on the movement of grain, particularly this year.

Mr. Young: Mr. Chairman, through you to Mr. Jordan, I met with American officials last week in Washington. We specifically discussed the seaway and the need to find ways to make it viable. I think your committee is already looking into that subject in a very aggressive way. Mr. Comuzzi and others have raised it over the years.

I indicated to our American friends that the situation was untenable. I have met with the Atlantic Provinces Chamber of Commerce. I've had discussions with representatives of the shippers, the president of FedNav, Mr. Pathy, and others.

I do think that on a stand-alone basis the seaway question has to be addressed. We're going to have to arrive at an accommodation with the Americans as partners to be able to look at the next 10 or 15 years in some formal way. I don't know what the answer is. That's why I was very pleased that the subcommittee of your committee is looking into it.

The issue has tremendous implications for the port of Montreal, for shipping on the east coast, and for a number of producers and plants on the Great Lakes. There's no question that we will have to address that issue, and on a broader basis than just how the movement of grain will impact on it. With respect to grain in particular we have certainly seen your recommendations. We have asked Mr. Thompson to review them. I know he's been before your committee.

[Translation]

Cela m'a toujours dérangé d'avoir ce réseau ferroviaire qui ne pouvait pas offrir les services nécessaires et qui était, pour ainsi dire, surutilisé. Nous n'avions pas assez de wagons pour transporter le grain. Nous avons aussi le réseau de voie navigable, qui ne durera sans doute pas plus de deux autres années si nous ne prenons pas des mesures vigoureuses. Ce réseau est sous-utilisé.

Nous avons fait des recommandations. J'espère que vous avez vu le rapport et. . .

M. Young: Oui.

M. Jordan: . . . que vous l'avez au moins examiné. En résumé, je me demande si vous ne pourriez pas veiller à ce que le gouvernement reconnaisse le problème qui existe et se sente obligé de promouvoir l'utilisation des voies navigables comme moyen viable pour transporter les marchandises en vrac, qu'il s'agisse du grain, de l'acier, du charbon ou de quoi que ce soit.

Il est ironique qu'un réseau soit surutilisé au point où nous ne pouvons pas répondre aux besoins de nos clients tandis qu'un autre réseau est sous-utilisé et connaît en fait de graves difficultés. Soit dit en passant, je félicite le ministre de l'Agriculture et de l'agro-alimentaire. Je pense qu'il fait un excellent travail.

Mais si vous essayez de vendre plus de grain en Orient et que vous n'êtes pas capables de satisfaire vos clients actuels, vous risquez de soulever là-bas des attentes auxquelles vous savez que vous ne pourrez répondre à moins de résoudre le problème à l'échelle nationale. Sinon, vous ne pourrez leur livrer de grain.

Je ne sais pas si je devrais vous demander de faire des commentaires sur les voies navigables, ou de vous en tenir au transport du grain, surtout pour cette année.

M. Young: Monsieur le président, je peux dire à M. Jordan par votre entremise que j'ai rencontré les représentants américains la semaine dernière à Washington. Nous avons discuté en particulier des voies navigables et de la nécessité de trouver des moyens de les rendre viables. Je crois que votre comité se penche déjà sérieusement sur la question, que M. Comuzzi et d'autres personnes ont soulevé au fil des ans.

J'ai fait savoir à nos amis américains que la situation est devenue impossible. J'ai rencontré les gens de la Chambre de commerce des Maritimes. Je me suis entretenu avec des représentants des expéditeurs, le président de la FedNav, M. Pathé, et d'autres intéressés.

Je crois que la question des voies navigables doit être examinée à part. Nous allons devoir nous entendre avec les Américains pour pouvoir planifier les 10 ou 15 prochaines années de façon formelle. Je ne connais pas la réponse. C'est pourquoi j'étais très content que le sous-comité se penche sur ce point.

Cette question a des incidences très importantes pour le port de Montréal, pour la navigation sur la côte est et pour un certain nombre de producteurs et d'usines autour des Grands lacs. Il ne fait aucun doute que nous devons régler ce problème, et non seulement en ce qui concerne le transport du grain. Pour ce qui est du grain en particulier, nous avons certainement lu vos recommandations. Nous avons demandé à M. Thompson de les examiner. Je sais qu'il a comparu devant votre comité.

[Texte]

I met this morning with Ministers Axworthy and Goodale to discuss this very situation. There's a summit meeting in Winnipeg next Monday dealing with grain and the movement of grain, at which time I hope a number of these issues can be resolved.

[Traduction]

J'ai rencontré les ministres Axworthy et Goodale ce matin pour m'entretenir avec eux de la situation. J'espère qu'un certain nombre de ces problèmes seront réglés à la réunion au sommet sur le grain et le transport du grain qui se tiendra à Winnipeg lundi prochain.

• 1610

I think it's very important. . . and I take your point, Mr. Jordan, on diverse opinions. I think it's time to put all the players in the same room and let them point fingers at one another rather than pass the buck when there's nobody around.

Je pense que c'est très important. . . et je reconnais votre argument, monsieur Jordan, en ce qui concerne les différentes opinions. Je pense que le temps est venu de rassembler tous les intervenants dans la même pièce et de les laisser s'accuser mutuellement plutôt que de se renvoyer la balle quand il n'y a personne.

Can I give this committee one commitment? After having received your report, having had reports from the grain agency and having had representations from a wide range of people, from groups, governments, etc., we understand there's a severe problem. There's a problem in the short term trying to deal with this. We're going to do it as best we can. I hope next Monday will provide us with some direction. If not, we'll have to move unilaterally and hope we're doing the best thing possible.

Puis-je prendre un engagement devant ce comité? Après avoir reçu votre rapport et ceux de l'Office de transport du grain et entendu les arguments de toute sorte de gens, de groupes, de gouvernements, etc, nous reconnaissons qu'il existe un grave problème. Il est difficile d'essayer de tout régler à court terme. Nous allons faire de notre mieux. J'espère que lundi prochain nous aurons une meilleure idée de ce qu'il faut faire. Sinon, nous devons agir unilatéralement en espérant que ce sont là la meilleure chose à faire.

On the other hand, the changes in our trading arrangements with our North American partners in particular will oblige us to look at new ways of dealing with the movement of grain. I think you'll see a lot more trucking involved in it. The Thunder Bay arrangement no longer will hold in terms of subsidy requirements. North-south movement will undoubtedly become a different factor that will have to be coped with. There are many changes coming in that.

Par ailleurs, les nouveaux accords commerciaux avec nos partenaires nord-américains en particulier nous obligeront à examiner de nouvelles façons de transporter le grain. Je pense qu'il y aura beaucoup plus de camionnage. L'accord de Thunder Bay ne sera plus valable pour ce qui est des subventions requises. Le transport Nord-Sud prendra une nouvelle importance avec laquelle il faudra composer. Cela implique de nombreux changements.

I believe the exercise that has begun under the guidance of Minister Massé—amalgamating, merging, abandoning, disbanding, reducing the size of, and sharpening up the mandate of agencies of government—will play a role in this.

Je crois que l'exercice entrepris sous la direction du ministre Massé—fusionner, abandonner, annuler, réduire et préciser le mandat des organismes gouvernementaux—jouera un rôle sur ce plan.

I guess the one thing we are positive about is that this is not working. We'll have to find other ways to make it work. So I would expect that within a fairly short period of time interim measures will be taken to try to cope with the immediate problems. But we're very conscious of what will happen in the next year as we move into another regime in terms of the Western Grain Transportation Act and so forth.

La seule chose dont nous sommes certains, c'est que le système actuel ne fonctionne pas. Nous devons trouver d'autres façons de procéder. Je m'attends donc à ce que des mesures provisoires soient prises sous peu pour faire face aux problèmes immédiats. Nous sommes néanmoins très conscients de ce qui va se produire dans l'année qui vient, au moment où nous instaurons un nouveau régime en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'ouest et tout ce que cela comporte.

Mr. Jordan: The next question has to do with the movement of people. We heard this morning from VIA on the situation there. Some aspects of their operation apparently are profitable; they seem to think they are. But there's a problem in this vast country of ours. There's an awful lot of geography. Someone said there's too much geography and not enough history.

M. Jordan: La prochaine question a trait au transport des passagers. Cet avant-midi, VIA nous a parlé de la situation dans ce secteur. Certains des services de cette compagnie semblent rentables; du moins c'est ce que ces gens pensent. Il existe néanmoins un problème dans ce vaste pays qu'est le nôtre. Il y a une grande superficie à couvrir. Quelqu'un a déjà dit qu'il y avait trop de géographie et pas assez d'histoire.

What do you think is the bottom line in the government's mandate to serve people? Sometimes, or very often, governments can't do it economically without huge subsidies. So they think in terms of whether somebody else can do it more cheaply. You allow that to happen and then you find you're subsidizing them. Then they find they have to take a walk. Then does the government come back in and say it has a basic obligation to all Canadians to provide them with some type of

Quel est, à votre avis, l'essentiel du mandat du gouvernement en matière de service à la population? Parfois, ou très souvent, les gouvernements ne peuvent le faire de façon économique sans recourir à d'énormes subventions. Ils se demandent donc si quelqu'un d'autre peut le faire de façon plus économique. Vous leur permettez donc d'offrir les services, puis vous leur offrez des subventions. Les entrepreneurs découvrent ensuite qu'ils doivent se retirer. Le gouvernement réplique—t-il

[Text]

transportation, even from the remote corners of Canada? Or does the government say it's out, it can't provide, there's no way it can?

I've always wondered what is the basic bottom line for government to provide a service, a basic service, not the elaborate one, just the basic service. Would it ever happen that the government would say it's getting out too? Then what happens?

Mr. Young: The harsh truth is that the government has gotten out. It's coming as a heck of a surprise, I guess, to a lot of Canadians, but we in Atlantic Canada have been aware of it for a long time. If the transportation of people has something to do with VIA Rail, it's escaped us in Atlantic Canada. Railroading of freight or passengers doesn't exist in Prince Edward Island or Newfoundland. I think it's a unique Canadian experience to think that somehow the people across the country have access to passenger rail. Many areas don't have it now. I don't think there's any doubt that a lot more areas won't have it in the foreseeable future.

But to go to the heart of your question, I think the mandate and the responsibility of government is to move people efficiently and effectively. North Americans decided a long time ago—in my view it was probably around 1946, when a lot of people came back after driving jeeps and tanks and a lot of other things around various parts of the world—that they would transport themselves in their cars and half-ton trucks. When that decision was made, philosophically or ideologically or geographically inspired, that changed, whether it was Santa Fe or the Atlantic. Passenger rail will never again be what it was—essential and absolutely fundamental to the fabric of the nation.

I believe the government now has an absolute responsibility to recognize that, and must take into account tradition, history and all the rest of it. But saying we have to move people on highways that are safe with costs that are affordable. . . We have to move people by air and by sea, and we will have to move some of them by rail.

If we're on the right track at Transport Canada, we are talking about an efficient, effective, affordable and integrated transportation system. When you talk to people, even if they live in remote areas, what they are saying is that they want to go from wherever they are to wherever they want to be, so try to make sure they can get there as often as we can and as safely as we can.

As important as it is to try to have a variety of choices, we also have to be pragmatic. As we—all of us around this table, politicians of every stripe—struggle with this continuously, how do you balance off the needs of highway, rail, maritime and air? How much can the taxpayer pay for and how much can the users pay directly for whatever services they require? I don't think there are easy solutions to this. Obviously, we're going to be in difficult circumstances.

[Translation]

alors qu'il est tenu d'offrir un mode de transport quelconque à tous les Canadiens, même dans les coins les plus éloignés? Ou annonce-t-il qu'il lui est impossible d'offrir les services?

Je me suis toujours demandé quels sont les services essentiels et non étendus que le gouvernement doit fournir. Pourrait-il arriver à un moment donné que le gouvernement annonce qu'il ne peut plus les offrir? Que se passerait-il alors?

M. Young: La cruelle vérité, c'est que le gouvernement n'offre plus ces services. Cela est sans doute très surprenant, j'imagine, pour beaucoup de Canadiens mais nous, de la région de l'Atlantique, le savons depuis longtemps. Si le transport des gens a quelque chose à voir avec VIA Rail, nous de la région de l'Atlantique n'y avons pas droit. Il n'y a pas de transport ferroviaire de marchandises ni de passagers à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve. C'est tout à fait particulier au Canada que d'estimer que les gens d'un bout à l'autre du pays peuvent se déplacer par train. De nombreuses régions n'ont aucun service ferroviaire. Je crois qu'il n'y a aucun doute que beaucoup d'autres régions en seront privées dans un avenir prévisible.

Mais pour revenir à votre question, je crois que le mandat et la responsabilité du gouvernement est d'offrir à la population des services de transport efficaces et efficaces. Les Nord-Américains ont décidé il y a longtemps—à mon avis, c'était probablement aux alentours de 1946, quand beaucoup de gens sont retournés au pays après avoir conduit des jeeps, des chars et bien d'autres véhicules dans différentes parties du monde—qu'ils se déplaceraient en voiture et en camion d'une demi-tonne. Après que cette décision a été prise pour des raisons philosophiques, idéologiques ou géographiques, cela a changé, que ce soit à Santa Fe ou dans la région de l'Atlantique. Les services de train voyageurs ne seront plus jamais ce qu'ils ont été, c'est-à-dire essentiels au tissu de la nation.

• 1615

Je crois que le gouvernement a maintenant la responsabilité absolue de reconnaître ce fait, et qu'il doit tenir compte de la tradition, de l'histoire et de tout le reste. Mais de là à dire que nous devons transporter les gens sur des routes sûres à des coûts abordables. . . Nous devons offrir à la population des services de transport aérien et maritime et, dans certains cas, ferroviaire.

Si nous à Transports Canada allons dans la bonne direction, nous envisageons un réseau de transport efficace, efficace, abordable et intégré. Les gens, même ceux qui vivent dans des régions éloignées, disent qu'ils veulent pouvoir se rendre du point A au point B, nous devons donc nous assurer qu'ils peuvent le faire le plus souvent possible et de la façon la plus sûre possible.

Tout aussi important soit-il d'offrir divers choix, nous devons aussi être pratiques. Comme nous tous rassemblés autour de cette table, politiciens de tous les partis, sommes continuellement confrontés à ce problème, comment peut-on composer avec les exigences des transports routiers, ferroviaires, maritimes et aériens? Combien les contribuables peuvent-ils payer indirectement et combien d'utilisateurs peuvent-ils payer directement pour les services dont ils ont besoin? Il n'y a pas de solutions faciles. De toute évidence, les circonstances seront difficiles.

[Texte]

In answer to Mr. Jordan, as we go through this process as a government and myself as minister, I have great sympathy when jobs are lost. I come from a province where we were absolutely stripped of a rail presence. The well-known example is Moncton, where the CN shops were closed down with the loss of thousands of jobs.

I worked in a community that is still close to me called Campbellton, New Brunswick. When I went there in 1960, there were probably in excess of 1,000 employees working the CN out of Campbellton. There are now fewer than 50, and that's in a town of 10,000 people. So I am not insensitive to the disruption to communities, people, families and business when there are major changes.

I don't see that we will see too much more of that because there isn't enough of it left to be able to dismantle it to that extent. As we go through this over the next year or two and try to achieve the objective of an efficient, integrated and affordable transportation system, we're going to have to make decisions on how we move people.

Mr. Jordan, I think what you're saying is that whether you're in Windsor, Halifax, a remote area in northern Ontario or any place else, people in Canada believe they have a right to have access to the larger communities, to services and so forth. The challenge is not whether we should provide a means of transportation. The difficulty will be in making the choices between keeping them all going and running at half speed, with great deficits, deteriorating equipment, deteriorating highways, roadbeds, railbeds, etc., or trying to make logical decisions and provide opportunities for people to travel.

Mr. Jordan: I agree with you, especially on the need for safe highways.

Mr. Young: I thought you might, Mr. Jordan.

The Chairman: What number was it?

M. Leblanc (Longueuil): Merci, monsieur le président.

Lors du dernier Parlement, j'avais posé, au ministre des Transports de l'époque, une question sur les contrats qui les liaient en ce qui a trait à la privatisation des aéroports. On sait qu'à Vancouver et à Montréal, on a déjà privatisé les aéroports. J'avais demandé au ministre de nous procurer une copie du contrat qui liait ce nouveau conseil d'administration et les aéroports et le gouvernement. Je n'ai jamais eu de réponse; je n'ai jamais eu de copie de ce contrat.

Si j'avais posé la question, c'est parce qu'on savait que le statut de l'aéroport de Toronto, par exemple, n'était pas le même que celui de l'aéroport de Montréal. Je suis d'accord en principe avec la privatisation de la gestion des aéroports, mais je voulais savoir ce que cela impliquait. Quelle était la marge de manoeuvre de ce nouveau conseil d'administration? J'avais cru comprendre qu'il avait les mains un peu liées pour opérer ces aéroports-là.

Je voudrais savoir, d'une part, si c'est possible d'obtenir ce contrat afin qu'on puisse l'examiner? D'autre part, quel est le statut de l'aéroport de Toronto par rapport à celui de l'aéroport de Montréal, par exemple?

[Traduction]

En réponse à M. Jordan, je dois dire qu'au moment où le gouvernement et moi-même—en ma qualité de ministre—suivons ce processus, les pertes d'emploi me chagrinent beaucoup. Je viens d'une province qui a été totalement privée de services ferroviaires. Un exemple bien connu est celui de Moncton, où des milliers de personnes ont perdu leur emploi lorsque le CN a fermé ses ateliers.

J'ai travaillé à Campbellton, au Nouveau-Brunswick, une collectivité avec laquelle j'entretiens encore des liens étroits. Quand j'ai déménagé là-bas, en 1960, il y avait probablement plus de 1 000 personnes qui travaillaient pour le CN à Campbellton. Il y en a aujourd'hui moins de 50 dans une ville de 10 000 personnes. Je ne suis donc pas insensible aux perturbations causées aux collectivités, aux gens, aux familles et aux entreprises par ces changements majeurs.

Je ne crois pas qu'il y aura beaucoup d'autres cas semblables parce qu'il ne reste pas grand-chose à démanteler. Au fur et à mesure que nous essaierons d'atteindre l'objectif d'un réseau de transport efficient, intégré et abordable d'ici un ou deux ans, nous devons prendre des décisions sur le transport des voyageurs.

Monsieur Jordan, je crois que ce que vous dites, c'est que les Canadiens, que ce soit à Windsor, à Halifax, dans une région éloignée du nord de l'Ontario ou n'importe où ailleurs, estiment avoir le droit d'avoir accès aux grands centres, pour obtenir des services ou pour d'autres raisons. La question n'est pas de savoir si nous devons offrir un moyen de transport. Le problème est de faire un choix entre continuer de les faire fonctionner à moitié avec d'importants déficits, du matériel en mauvais état, une infrastructure qui se détériore, etc., ou essayer de prendre des décisions logiques et de permettre aux gens de se déplacer.

M. Jordan: Je suis d'accord avec vous, plus spécialement en ce qui concerne la nécessité d'avoir des routes sûres.

M. Young: Cela ne m'étonne pas, monsieur Jordan.

Le président: Quel était le numéro de la question?

Mr. Leblanc (Longueuil): Thank you, Mr. Chairman.

In the last Parliament, I asked the then Minister of Transportation a question on their contracts on airport privatization. As you know, airports have already been privatized in Vancouver and Montreal. I asked the minister to give us a copy of the contract signed between the new board of directors, the airport, and the government. I never got an answer; I never received a copy of this contract.

I asked the question because we knew that the Toronto airport did not have the same status as the Montreal airport. I agree in principle with airport management privatization, but I wanted to know what this involved. How much leeway did this new board of directors have? I understood that its hands were somewhat tied in operating these airports.

I would like to know if it is possible to obtain this contract so that we can look at it. Also, what is the status of the Toronto airport compared to the Montreal airport, for example?

[Text]

M. Young: D'abord, monsieur Leblanc, pour être certain qu'on parle de façon très précise de ce qui s'est passé, il n'y a pas d'aéroports qui ont été privatisés au Canada. C'est le premier point. Le seul qui était en voie de privatisation était Pearson et nous avons ce contrat-là, vous savez cela sans doute.

Les administrations des aéroports de Montréal, qui gèrent Mirabel et Dorval, sont des organismes à but non lucratif qui fonctionnent avec un conseil d'administration sur une base de location des terrains et des installations qui existent. C'est une façon de céder à des régions ou à des communautés une certaine autonomie pour gérer les aéroports et surtout, je crois que, en général, l'emphase a été de permettre à ces communautés de se servir des aéroports comme outils de développement économique. Beaucoup de gens pensaient qu'ils étaient mieux placés pour en faire la promotion que, peut-être, le gouvernement.

Les aéroports de Vancouver, Calgary, Edmonton et les deux de Montréal fonctionnent avec des baux de location comportant certaines conditions. C'est un partenariat et je ne peux m'engager à divulguer tous les termes des contrats. Toutefois, je peux demander à ces organismes s'ils sont d'accord pour les rendre publics.

Nous avons fermement l'intention d'annoncer quel sera le futur et quelle sera l'administration qu'on peut prévoir à Pearson, à Winnipeg et à Ottawa. Il y a une série d'autres aéroports dans des communautés qui veulent également avoir une structure administrative qui leur permettrait de participer beaucoup plus sur le plan local. Nous allons divulguer les grandes lignes de cette politique avant la fin de l'année et nous allons entamer des négociations avec ces communautés pour trouver des moyens de permettre cette participation locale.

Si, dans le cas des quatre qui ont déjà été transférés de Transport Canada à des organismes locaux, les personnes nommées par les organismes des régions sont prêtes à rendre la documentation publique, je prendrai cela en considération.

M. Leblanc: En tant que contribuable et en tant que député, il me semble que j'aurais au moins le droit de savoir de quelle façon sont gérés les aéroports de Montréal. Il me semble que c'est mon droit de le savoir et je vais entreprendre les démarches nécessaires pour le savoir. Je sais qu'on a privatisé la gestion des aéroports mais on n'arrive pas à savoir de quelle façon ils ont les mains liées pour gérer. Est-ce encore le gouvernement fédéral qui gère indirectement les aéroports? Ont-ils suffisamment de latitude pour gérer, suivant les besoins du milieu particulièrement?

Le président: Monsieur Leblanc, vous êtes au courant du processus, vous étiez au gouvernement à l'époque lorsqu'on a commencé à amorcer ce processus.

M. Leblanc: Il y a une période où je n'étais pas au gouvernement et il s'est passé des choses qu'on aimerait bien connaître.

M. Young: Je suis d'accord que vous devriez être en mesure de savoir autant que possible ce qui se passe. Quant à nous, j'aimerais qu'on profite de l'occasion pour nous demander formellement les informations que vous désirez obtenir. Nous sommes prêts à discuter avec les gens de Montréal. Si vous croyez qu'ils ont les mains liées, ils ont dû se les lier eux-mêmes. Le contrat a été négocié entre deux parties.

[Translation]

Mr. Young: First, Mr. Leblanc, to be sure that we know exactly what we are talking about, no airports have been privatized in Canada. That is the first point. The only one which was being privatized was Pearson and we have stopped that contract, as you no doubt know.

The Montreal airport authorities, which manage Mirabel and Dorval, are non-profit organizations that operate with a board of directors and rent the existing lands and facilities. It is a way of giving regions or communities some autonomy to run the airports and I think that, on the whole, emphasis has been put on letting these communities use airports as tools for economic development. Many people thought that they were in a better position to promote them than the government, perhaps.

The airports in Vancouver, Calgary and Edmonton and the two in Montreal are run under leases subject to certain conditions. It is a partnership and I cannot promise that I will disclose all the terms of the contracts. However, I can ask these organizations if they would agree to make them public.

We firmly intend to announce what the future will be at Pearson, Winnipeg and Ottawa and what kind of administration will run them. For several other airports, the communities also want to have an administrative structure that would allow much more local participation. We will release the outlines of this policy before the end of the year and begin negotiations with these communities to find ways to permit this local participation.

For the four that have already been transferred from Transport Canada to local organizations, if the people appointed by the regional organizations are prepared to make the documentation public, I will take that into consideration.

Mr. Leblanc: As a taxpayer and a member of Parliament, I think that I would at least have the right to know how the airports in Montreal are run. I think I am entitled to know that and I will take the necessary steps to find out. I know that the management of the airports has been privatized but we are unable to find out how management's hands have been tied. Is the federal government still running the airports indirectly? Do they have enough latitude to manage according to the particular local needs?

The Chairman: Mr. Leblanc, you are aware of the process; you were in the government when this process began.

Mr. Leblanc: I was not in the government for awhile and some things have happened that we would like to find out.

Mr. Young: I agree that you should be able to find out as much as possible about what is happening. I would like us to take the opportunity to formally request the information that you want to have. We are prepared to discuss with the people in Montreal. If you think that their hands are tied, they must have tied their own hands. The contract was negotiated between two parties.

[Texte]

Cependant, je ne veux pas jouer sur les mots. Je crois que vous voulez savoir comment les choses se passent. Si M. Jacques Auger considère qu'il y a des situations qui limitent sa capacité, sa marge d'action, nous devrions le savoir.

[Traduction]

However, I do not want to play on words. I think that you want to know how things are done. If Mr. Jacques Auger thinks that some situations limit his ability or freedom to act, we should know.

• 1625

Pour ma part, je m'engage envers le député. Certaines des questions qu'il pourrait nous poser pourraient trouver une réponse car beaucoup de cette information est certainement publique.

For my part, I make a promise to the member. Some of the questions he could ask us could be answered because much of this information has certainly been made public.

Les administrations des aéroports de Montréal tiennent-elles des réunions publiques?

Do the operators of the Montreal airports hold public meetings?

Une voix: Ils en ont une dans un mois.

A voice: They're having one in a month from now.

M. Young: C'est ce que je pensais car nous avons une demande de participer à une réunion publique du bureau d'administration de l'aéroport de Montréal à laquelle, je crois, comme citoyen vous avez le droit d'assister. Si nous pouvons être utiles, posez-nous, s'il vous plaît, des questions précises et je demanderai à nos fonctionnaires de faire les démarches nécessaires pour essayer de vous renseigner. On veut essayer d'être aussi ouverts, aussi transparents que possible et, j'aimerais dire aux députés, que les expériences de Mirabel, Dorval et les expériences dans l'Ouest seront très utiles lorsque nous préparerons des options pour le gouvernement en ce qui a trait aux administrations des autres aéroports qui n'ont pas encore été transférées.

Mr. Young: That's what I thought because we asked to participate in a public meeting of the Montreal airport board of directors which, I think, you have the right to attend as a citizen. If we can help, please ask us specific questions and I will ask our officials to try and find the information you need. We try to be as open and as transparent as possible and I would like to tell the members that the experiences in Mirabel, Dorval and the west will be very useful in preparing options for the government with respect to the operation of other airports that have not yet been transferred.

Il serait bon de connaître ce qui vous préoccupe car cela pourrait être pris en considération lorsque nous préparerons les paramètres ou les ententes à négocier dans l'avenir.

I would like to know what your concerns are as they could be taken into account when we prepare the parameters or the agreements to be negotiated in the future.

Mr. Harris: Mr. Minister, I just want to get back to some of my earlier questions regarding specifics.

M. Harris: Monsieur le ministre, je voudrais revenir à certaines de mes questions antérieures concernant les détails.

I don't know if I have a misunderstanding, but I understand that this committee meeting, and your presence here, were to specifically discuss some of the dollar figures in the main estimates. That's what I wanted to do in the first place. We seem to have moved on to a discussion of policy rather than questioning some of the budgetary figures.

Je ne sais pas si j'ai mal compris, mais j'avais l'impression que le Comité s'était réuni aujourd'hui, et que vous étiez venu ici, pour discuter spécifiquement de certaines des sommes figurant dans le budget principal des dépenses. C'est ce que je voulais faire en premier lieu. Nous semblons avoir passé à une discussion de la politique au lieu de nous interroger sur certaines des sommes figurant dans le budget.

Mr. Young: Can I just clarify that for the member? My staff will be coming back in, I'm sure, at the request of the chair and the members to discuss any specific issues.

M. Young: Puis-je donner des éclaircissements au député? Mon personnel reviendra, j'en suis sûr, à la demande du président et des membres pour discuter de questions spécifiques.

The problem is that the NTA and the GTA do not directly relate to the Department of Transport's estimates. They're connected in the sense that we have responsibilities, but they are not specifically related to us. You'll be able to deal with them if you have the officials come before the committee. This is my understanding of the situation.

Le problème, c'est que l'ONT et l'OTG n'ont pas de rapport direct avec le budget des dépenses du ministère des Transports. Elles nous concernent en ce sens que nous avons des responsabilités, mais elles ne nous concernent pas directement. Vous pourrez les examiner lorsque les fonctionnaires comparaitront devant le comité. C'est ainsi que je vois les choses.

The Chairman: More of a breakdown, Mr. Harris, is that while we had the opportunity to call before us representatives of VIA Rail this morning, for example, or of GTA or the NTA—any of these organizations that are part of the government—and had the opportunity to quiz them directly on their estimates... There's no problem with doing that. We've asked for lists and so on, so it can still happen. But the minister is here to give you more of a direction vis-à-vis the philosophy or policy of

Le président: En fait, monsieur Harris, même si nous avons eu la chance de faire comparaître devant nous ce matin des représentants de VIA Rail, par exemple, de l'OTG, de l'ONT ou de n'importe quel organisme faisant partie du gouvernement et de leur poser directement des questions sur leur budget des dépenses... Cela ne pose pas de problème. Nous avons demandé des listes, etc., il y a donc encore de l'espoir. Or, le ministre est ici pour commenter la philosophie

[Text]

government rather than the actual hard numbers at the bottom line. You can still ask for those if they—

Mr. Young: I will get them for you. It is just that they're not something I would know about on a consistent basis. For example, I understand, Mr. Chairman, that the next time you sit—I'm not sure if it's next week—Mr. Wightman from my department will be in to talk about the air navigation services.

The Chairman: It will be tomorrow morning.

Mr. Harris: I think we'll question the officials of the specific agencies individually.

The Chairman: Sure.

Mr. Harris: Then perhaps I could ask you about the use of the word "commercialization", which you used in connection with the delivery of services of the Coast Guard. Can you explain exactly what you mean by the term "commercialization"? Are you talking about privatization? Could you include in that explanation your ideas on the dehumanizing, as I call it, of the lighthouses on the coast?

Mr. Young: Let me deal first with the last question, on the use of 21st-century technology as opposed to 13th-century technology. The wonderful thing about lighthouses is that they are so quaint. I am very familiar with them and they're wonderful. Some families have been brought up in them and border collies are always a staple item on the Atlantic coast—I don't know if they are on the west coast.

But the fact of the matter is, without making light of it, that whether it applies to lighthouses, buoys, or air navigation services—with control towers and flight service stations included—we're going to try to use technology, as I think every country in the world is going to, except where human power is extremely abundant and is available at very low cost. It's not a question of removing the human element; it's a question of using the most efficient systems available to a country or a society as we move into the 21st century. It has an impact.

• 1630

Again, as a person who lives on the coast, I'm aware of the community concern and of individual concern. But if you look at lighthouses around Canadian coasts in the last 50 years, this is not something that began yesterday. There are very few of them left compared to what the situation was years ago.

I always try to emphasize the fact that the human side of it is serious. Any time one woman or man loses a job, we are concerned about that. Our responsibility at Transport Canada is to provide safe, modern, efficient service at a reasonable cost, and that's what we're trying to do. As long as we are convinced that the systems put in place will serve the public interest, that's what we're going to do. But it's not without understanding the impact of closures of lighthouses and other institutions.

We've run into a lot of concern about changing buoy systems and navigational markers and aids in rivers and lakes and what not, because of tradition and history. It's not done because of any desire to dehumanize. Technology is doing this in a lot of sectors, and it's happening in transport as well.

[Translation]

ou la politique du gouvernement plutôt que des chiffres précis. Vous pouvez toujours demander de les voir si...

M. Young: Je vais vous les obtenir. Mais je ne suis pas au courant de tous les chiffres au jour le jour. Par exemple, je crois comprendre, monsieur le président, que lors de la prochaine réunion—je ne suis pas sûr si c'est la semaine prochaine—monsieur Wightman de mon ministère parlera des services de navigation aérienne.

Le président: Cette réunion aura lieu demain matin.

M. Harris: Je crois que les représentants des organismes concernés seront interrogés séparément.

Le président: D'accord.

M. Harris: Je pourrais peut-être vous demander de clarifier la signification du terme «commercialisation», que vous avez employé relativement aux services de la Garde côtière. Pouvez-vous expliquer exactement ce que vous voulez dire par le terme «commercialisation»? Parlez-vous de privatisation? Cela rejoint-il vos idées sur la déshumanisation, pour ainsi dire, des phares de la côte?

M. Young: Je répondrai d'abord à la dernière question sur l'utilisation de technologies du 21^e siècle plutôt que de celle du 13^e siècle. Ce qu'il y a de merveilleux à propos des phares, c'est leur charme vieillot. Je les connais très bien et ils sont merveilleux. Certaines familles ont été élevées dans des phares et on voit souvent des Border-Collie sur la côte de l'Atlantique—je ne sais pas s'il y en a sur la côte Ouest.

Il reste que, qu'il s'agisse de phares, de bouées ou de services de la navigation aérienne, avec tours de contrôle et stations d'information de vol—, nous essaierons d'avoir recours à la technologie, comme tous les autres pays du monde, sauf là où la main-d'œuvre est extrêmement abondante et très bon marché. Il n'est pas question de retirer l'élément humain; il est plutôt question d'employer les moyens les plus efficaces dont dispose un pays ou une société à l'aube du 21^e siècle. Cela fait une différence.

Encore une fois, comme j'habite sur la côte, je connais les préoccupations des gens et de leur collectivités. Mais, si vous regardez ce qui s'est passé ces cinq dernières années, la disparition des phares le long des côtes canadiennes ne date pas d'hier. Il en reste beaucoup moins qu'il y a des années.

J'essaie toujours de souligner le fait qu'il faut prendre l'aspect humain au sérieux. Chaque emploi perdu nous préoccupe. Notre responsabilité à Transports Canada consiste à fournir des services sûrs, modernes et efficaces à un coût raisonnable et c'est ce que nous essayons de faire. Tant que nous serons convaincus que les systèmes en place servent l'intérêt public, c'est ce que nous ferons. Mais nous comprenons quand même l'impact de la fermeture de phares, et d'autres institutions.

Il y a eu beaucoup d'opposition lorsque nous avons modifié les systèmes de bouées et les aides à la navigation dans les lacs et les rivières, etc., pour des raisons traditionnelles et historiques. Nous n'agissons pas ainsi pour déshumaniser les opérations. Les progrès technologiques se font sentir dans de nombreux secteurs, y compris dans les transports.

[Texte]

On the first part of your question, which I think is critical to what we're trying to do at Transport Canada, commercialization is a concept we're developing that was mentioned in the budget process. We think government activity has to be pursued in many instances, and especially in a department like ours, on business principles.

That means we have to look at what we're doing from the status quo, but also at applying efficiency principles and bottom-line considerations, right on to privatization. We think government can commercialize a lot of activities by having mixed operations, where government and the private sector cooperate in various kinds of activities that are appropriate.

Government's ongoing nature is where it causes difficulty. If you have government regulation, statutes that apply to a particular area of activity, it complicates the life of anybody in the private sector associated with you who's going out and getting capital. You can't go to a bank and say you have the government as a partner but they may change the rules of the game next week or next month.

We're evolving in the department, and I think it's starting to spread into other areas of government as well. There is a notion that there are things government probably will have to continue to do, but we'll have to do them in a more businesslike way, with more consideration to normal commercial business practices.

Some of the activities we're involved in will require municipal, private sector, non-profit organizations, right out to full-blown privatization where the government walks away from it. We would not see privatization as a commercialized kind of activity, because it would most likely mean that government is at a total arm's length relationship.

Crown corporations and special operating agencies—there are many concepts that have stood alone and somehow took on their own life or their own approach to how they did business. We think adding that commercial notion to whatever kinds of responsibilities we undertake as a department will bring about considerable efficiencies and considerable savings.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Mr. Minister, I would like to speak as a British Columbian who has the port of Vancouver in her backyard, and also as a westerner.

First of all, what you just said makes me believe the Great Canadian Railtour Co. will not be infringed upon by VIA Rail. They can continue in their route because they've been a very... I want to support what Mr. Harris said. It's a very successful enterprise and it would be a shame if they had to be disturbed.

There are two things I would like to ask you. As you know, the port of Vancouver recently came under attack. There is an investigation going on in the Senate. They say one of the reasons for the grain not going to the coast is the lack of hopper cars.

[Traduction]

En ce qui concerne la première partie de votre question, qui, je pense, se rapporte à ce que nous essayons de faire à Transports Canada, la commercialisation est un concept que nous sommes en train d'élaborer et qui a été mentionné lors du processus budgétaire. Nous croyons que, dans bien des cas, le gouvernement, et particulièrement un ministère comme le nôtre, doit poursuivre ses activités suivant des principes commerciaux.

Cela signifie que nous devons examiner nos opérations en respectant le statut quo, mais aussi en cherchant des moyens d'accroître notre efficience, en allant jusqu'à la privatisation si nécessaire. Nous croyons que le gouvernement peut commercialiser de nombreuses activités en collaborant avec le secteur privé à différentes activités appropriées.

La nature même du gouvernement pose des problèmes à cet égard. Les lois et règlements gouvernementaux qui s'appliquent à un secteur d'activité particulier compliquent les choses pour les entreprises privées associées qui sollicitent des capitaux. Ils ne peuvent pas dire à une banque que le gouvernement est votre partenaire, mais qu'il peut changer les règles du jeu la semaine ou le mois prochain.

Notre ministère évolue et je crois que la même chose se produit dans d'autres secteurs du gouvernement. D'aucuns croient que le gouvernement devra sans doute continuer de faire certaines choses, mais nous devons les faire de façon plus efficiente, en respectant davantage les pratiques commerciales habituelles.

Certaines de nos activités exigeront la participation des municipalités, du secteur privé et d'organismes sans but lucratif, et elles pourront même être privatisées à part entière lorsque le gouvernement se retirera. Nous ne considérons pas la privatisation comme une activité commercialisée, parce que cela signifierait probablement que l'exploitant serait totalement indépendant du gouvernement.

Il existe de nombreuses organisations, comme les sociétés d'État et les organismes de service spécial, qui se sont débrouillés toutes seules et ont développé leur propre stratégie. Nous croyons qu'en appliquant des principes commerciaux aux responsabilités que notre ministère assume, nous accroîtrons notre efficience de façon notable et nous réaliserons d'importantes économies.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Monsieur le ministre, je voudrais prendre la parole en tant que résidente de la Colombie-Britannique qui habite tout près du port de Vancouver et aussi à titre de Canadienne de l'Ouest.

Premièrement, ce que vous venez de dire me porte à croire que VIA Rail n'empiétera pas sur les opérations de la Great Canadian Rail Tours Company. Elle peut garder sa route parce qu'elle a été très... Je suis d'accord avec M. Harris. Cette entreprise a connu beaucoup de succès et se serait dommage de leur mettre des bâtons dans les roues.

J'ai deux questions à vous poser. Comme vous le savez, le port de Vancouver a récemment été critiqué. Une enquête est en cours au Sénat. Les sénateurs affirment que l'une des raisons pour lesquelles le grain ne se rend pas sur la côte est la pénurie de wagons-trémies.

[Text]

[Translation]

• 1635

I talked to the Port of Vancouver people. They told me it wasn't true. Unfortunately they are in the States because of the Mississippi flood last year. They went down and they never came back. There is a 45-day time in which they have to return them. In the meantime there are these ships in the harbour that really disturb everybody.

I notice also in your estimates that you have over \$15 million for the purchasing and leasing of these hopper cars from the Canadian Wheat Board. Do you have any comment to this effect? There is great concern in Vancouver, and farmers are all up in arms. They're concerned about this situation.

Mr. Young: I think all of us are extremely concerned. Minister Goodale has just come back from overseas where he has indicated that he's received information that the kinds of disruptions that have occurred are worrisome. Obviously anything that could affect the export of grain would be of great concern to all Canadians. That's why I hope this process that Minister Goodale and Minister Axworthy and others have initiated, of having a grain summit, will come up with some answers to this.

Quite frankly, with the variety of systems involved in the transport of grain—with governments owning cars and railroads owning cars and private cars and all the rest of it, with the labour strike on the west coast that's caused a fair amount of concern, with all kinds of suggestions being made that it's everybody else's fault. . . and I don't think we can quibble about the effect the flooding in the United States has had. I don't think anybody could predict that would occur. As a matter of fact—without getting into a field I have nothing to do with—our NAFTA negotiations, because of the level of grain we moved into the United States, as you know have caused some problems as well.

We need to have your help. I think the committee's report is a step in the right direction. I've said we will cooperate in trying to streamline the process and make accountability a little bit more obvious. I have no qualms in saying it's very difficult for me, as I think it is for most people, to find out exactly what the problem is. A lot of statements are made but nobody really has a solution.

So the western grain movement, the NAFTA arrangement I referred to earlier, the change in how moneys are going to be distributed with respect to arrangements that may have to be changed—these are going to have an impact. I think we have to try to get it right.

I've said we will cooperate with Agriculture Canada and anyone else who's involved in this initial phase of trying to clean up the mess that's there now. But we're very concerned about this fall and the future. In addition to the unforeseen result of the flooding along the Mississippi and so forth, we now have to cope with something very foreseeable—a significant change in how we can do business in the grain industry under our new trading arrangements. We're very conscious of that. We need all

J'ai parlé aux autorités du port de Vancouver. Elles m'ont déclaré que ce n'était pas vrai. Malheureusement, les wagons sont aux États-Unis à cause de l'inondation causée par le Mississippi l'an dernier. Ils sont descendus aux États-Unis et ne sont jamais revenus. Ils mettent 45 jours pour le voyage de retour. Pendant ce temps, il y a tous ces navires dans le port qui dérangent vraiment tout le monde.

J'ai remarqué dans votre budget que vous prévoyez dépenser la somme de 15 millions de dollars pour l'achat et la location de ces wagons—trémies de la Commission canadienne du blé. Avez-vous des remarques à faire à cet égard? Les gens s'inquiètent beaucoup à Vancouver et les agriculteurs sont en colère. Ils s'inquiètent de la situation.

M. Young: Je pense que nous sommes tous très inquiets. Le ministre Goodale vient tout juste de revenir d'une visite à l'étranger au cours de laquelle il a déclaré qu'il avait reçu des informations suivant lesquelles ces perturbations sont inquiétantes. Il est évident que tout facteur influant sur nos exportations de grain constitue un grave sujet d'inquiétude pour tous les Canadiens. C'est pourquoi j'espère que le processus amorcé par les ministres Goodale et Axworthy, notamment, c'est-à-dire la tenue d'un colloque sur le grain, nous permettra de trouver des solutions à ce problème.

Franchement, compte tenu de la variété des systèmes utilisés dans le transport du grain—où les gouvernements comme les chemins de fer sont propriétaires de wagons, pour ne mentionner que cet élément—de la grève survenue sur la côte Ouest qui a causé beaucoup d'inquiétudes, de toutes les accusations qui fusent de part et d'autres. . . et je ne pense pas qu'on puisse nier les effets de l'inondation aux États-Unis. Personne ne pouvait prévoir une telle chose. En fait—sans entrer dans un domaine étranger à mon propos—, les négociations de l'ALÉNA, en raison de la quantité de grain exporté aux États-Unis, comme vous le savez, ont également causé certains problèmes.

Nous avons besoin de votre aide. J'estime que le rapport du comité est un pas dans la bonne direction. J'ai dit que nous allions collaborer aux efforts visant à simplifier le processus et à rendre un peu plus évidente l'obligation de rendre compte. Je ne crains pas de dire qu'il est très difficile pour moi, et c'est sans doute le cas pour la plupart des gens, de trouver exactement quel est le problème. Beaucoup de déclarations ont été faites, mais personne n'a vraiment proposé de solution.

Ainsi, l'acheminement du grain de l'Ouest, l'arrangement dans le cadre de l'ALÉNA auquel j'ai fait allusion plus tôt, le changement dans la répartition des fonds en ce qui concerne des arrangements qui pourraient devoir être modifiés. . . tout cela pourrait avoir des répercussions. J'estime qu'il faut faire les choses comme il faut.

J'ai dit que nous allions collaborer avec Agriculture Canada et quiconque participe à la phase initiale de l'opération qui consiste à mettre de l'ordre dans ce fouillis. Mais nous sommes très inquiets pour l'automne et l'avenir. Outre les conséquences imprévisibles des inondations dues au Mississippi, entre autres, nous sommes maintenant confrontés à un facteur très prévisible, à savoir la modification importante du fonctionnement de l'industrie du grain en vertu des nouveaux arrangements

[Texte]

the help we can get. What we mainly need is some plain talk and some ending of this passing the buck. We'll try to participate in that.

Mrs. Terrana: I've been meeting with them. I still —

Mr. Young: Do you understand it now, Madam? If you do, I'd like to spend some time with you.

Mrs. Terrana: Yes, I'd really like to. I still want to meet with a couple of people. They already gave me a report. I'm trying to see what the situation is. Senator Bud Olson is attacking me every time he sees me. He says we are not efficient enough.

Mr. Young: Senators by nature are usually very efficient.

Mrs. Terrana: They have an investigation now and he wants me there.

So the Western Grain Transportation Act also has a subsidy of \$720 million. The other concern I have experienced among the people in western Canada involved in this area is that apparently the subsidy might go from the railway to the producer, in which case it would mean the producer may choose the American routes to save some money. Do you have anything to comment?

Mr. Young: I don't think there's any doubt that there's going to be considerable change in the way grain is moved to market. I don't want to speculate on how arrangements will be made for the distribution of funds now going into the payment for movement of grain to railroads. But I think that with regard to north-south movement—Thunder Bay and we've heard talk about the seaway—there'll be a lot of opportunity for changes in how this movement is done.

• 1640

I can say this: if I were from Vancouver I'd want to make sure the port of Vancouver was very competitive because there will no doubt be a lot of people, at Thunder Bay and elsewhere, saying they intend to be competitive and wanting to push. There will be truckers looking at moving grain, and railroads looking at developing new networks by which to move grain.

I think anything that's going to impact on cost is going to be critical. That will apply to all sectors involved in the movement of grain, not just rail. It will apply to highways, to what the impact will be on highways in western Canada, and to how much construction will be required of highways in order to handle the change in traffic direction from rail to truck. So I think it's a serious question for the port of Vancouver how it's going to remain competitive in this new environment.

Mrs. Terrana: I have a question on the fact that costs are much less in the United States than they are in Canada. So the movement west-east or vice versa is, of course, what they're concerned about. But you're right about —

Mr. Young: I think that people who live and breathe competition have to learn to live with it, no matter where they live.

[Traduction]

commerciaux. Nous sommes très conscients de cela. Nous avons besoin de toute l'aide possible. Nous avons surtout besoin que les personnes concernées parlent franchement et qu'elles cessent de se défilier. Nous allons essayer d'y participer.

Mme Terrana: Je vais les rencontrer. Toutefois. . .

M. Young: Comprenez-vous la situation maintenant, madame? Si oui, je voudrais passer un peu de temps avec vous.

Mme Terrana: Oui, j'aimerais bien. Toutefois, j'ai encore quelques personnes à rencontrer. Ces personnes m'ont remis un rapport. J'essaie de savoir quelle est la situation. Le sénateur Bud Olson s'en prend à moi toutes les fois qu'il me voit. Il dit que nous ne sommes pas assez efficaces.

M. Young: Par leur nature même, les sénateurs sont habituellement très efficaces.

Mme Terrana: Ils font une enquête à l'heure actuelle et ils veulent que j'y participe.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit également une subvention de 720 millions de dollars. L'autre préoccupation dont les gens de l'Ouest m'ont fait part concerne le fait que la subvention pourrait être transférée du chemin de fer au producteur, auquel cas le producteur pourrait bien choisir les routes américaines pour faire des économies. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Young: Il ne fait aucun doute qu'il va y avoir beaucoup de changements dans le mode de transport du grain. Je ne veux pas me hasarder à faire des prédictions sur la nouvelle répartition des subventions pour le transport du grain qui sont actuellement versées aux chemins de fer. Mais en ce qui concerne le mouvement Nord-Sud—à Thunder Bay et nous avons entendu parler de la Voie maritime du Saint-Laurent—il va y avoir beaucoup de possibilités de changements sur cet axe.

Tout ce que je peux dire, c'est que si j'étais de Vancouver, je m'assurerais que le port de Vancouver soit très concurrentiel parce qu'il ne fait aucun doute que beaucoup de gens, à Thunder Bay et ailleurs, voudront leur livrer concurrence et feront des efforts en ce sens. Il y aura des camionneurs qui voudront faire le transport du grain et des chemins de fer qui voudront développer de nouveaux réseaux pour le transport du grain.

Je pense que tous les facteurs qui vont influencer sur les coûts vont être cruciaux. Cela s'appliquera à tous les secteurs liés au transport du grain, pas seulement les chemins de fer. Cela s'appliquera aux réseaux routiers, soit dans quelle mesure le réseau routier de l'Ouest devra être transformé pour absorber le trafic accru causé par le passage des chemins de fer aux camions. C'est donc une question sérieuse pour le port de Vancouver s'il veut rester concurrentiel dans ce nouvel environnement.

Mme Terrana: J'ai une question à vous poser au sujet du fait que les coûts de transport sont bien moins vus aux États-Unis qu'au Canada. Le transport d'Ouest en Est et d'Est en Ouest est donc ce qui les inquiète. Vous avez raison. . .

M. Young: Je pense que les gens qui vivent de la concurrence doivent apprendre à composer avec elle, où qu'ils se trouvent.

[Text]

Mr. Hubbard (Miramichi): First of all, Mr. Minister, I'm offering our help and probably some of our sympathy. We've heard from a lot of groups that have come before our committee, and there are more problems than solutions and probably a great number more unhappy campers than happy campers.

People in many of these agencies don't seem to have a vision. They seem to have a lot of complaints, but are not willing to identify them directly. They seem to look to us or the government to have all the answers or solutions.

Coming from the Atlantic coast, which is a way from our good friends in Vancouver, I see in the estimates that we're probably spending approximately \$110 million a year, if I'm right, on ice-breaking. On these bridges, with the St. Lawrence area and the Great Lakes, we're probably spending another \$40 million a year. We have two ports in the Atlantic region that are ice-free year-round. Over the years—probably the last 30 years—a great number of commodities have been moved from Halifax and Saint John to central Canada. Will we continue this trend of ice-breaking and trying to maintain these ports at great cost to the Canadian taxpayers and to the detriment of Atlantic Canada?

Mr. Young: I don't think, Mr. Chairman, there's any question that it's the intention of the government to maintain its ice-breaking activities on the traditional basis, up and to Montreal.

As an Atlantic Canadian, when I get into discussion about the various trade-offs, I think it's a never ending, domino type of approach to things. I've read and looked at the representations with respect to the cost of ice-breaking, made mainly by the Port of Halifax, and I don't want to be evasive about the matter at all. It would be my impression at this point in time that there's absolutely no intent on the part of the government to change our approach to maintaining ice-breaking activity on the St. Lawrence.

Mr. Hubbard: We heard of a so-called national highway system, and after a good deal of research I found out what that looked like, in terms of a map. It seems that trucking and, as you mentioned before, passenger cars are the main modes of transportation these days. In terms of the budget and the estimates we have here, I've had trouble ascertaining just how much money our federal people have committed to the highway system for 1994-95, for instance. Do you have that as a breakdown figure?

Mr. Young: Yes. First of all, there are two factors. The national highway system has no funding whatever, so I'm sorry it took you a long time to get to the bottom of that. That national highway system has been developed on a consensual basis by all the ministers of transportation from all 10 provinces, as well as the federal minister. It's been around for about a year and a half. It shows very clearly the highway system from coast to coast, approved by all 10 provinces because a number of factors were taken into account.

[Translation]

M. Hubbard (Miramichi): D'abord, Monsieur le ministre, je vous offre notre aide et probablement notre sympathie. Nombre de groupes ont comparu devant le comité et nous avons constaté qu'il y a plus de problèmes que de solutions et, sans doute, plus de gens insatisfaits que de gens satisfaits.

Les gens de bon nombre de ces organismes ne semblent pas avoir de vision. Ils se plaignent beaucoup, mais ne sont pas prêts à formuler directement leurs griefs. Ils semblent s'attendre à ce que le gouvernement ou le Comité ait toutes les réponses et toutes les solutions.

Venant de la côte Atlantique, qui est assez éloignée de nos amis de Vancouver, je vois dans le budget que nous allons probablement dépenser quelque 110 millions de dollars cette année, si je ne m'abuse, pour les activités de déglacage. Pour le déglacage autour des ponts, du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs, nous dépenserons probablement 40 millions de dollars additionnels par année. Dans la région de l'Atlantique, nous avons deux ports qui sont libres de glace toute l'année. Au fil des ans—au cours des 30 dernières années probablement—, de grandes quantités de marchandises ont été transportées de Halifax et de Saint John au centre du pays. Allons-nous maintenir ces activités de déglacage et d'entretien de ces ports à grands frais pour les contribuables canadiens, au détriment de la région de l'Atlantique?

M. Young: Il ne fait aucun doute, Monsieur le président, que le gouvernement a toujours l'intention de maintenir ses activités de déglacage habituelles jusqu'à Montréal.

Venant moi-même de la région de l'Atlantique, quand je discute des diverses compensations, je pense que c'est une discussion qui tourne en rond. J'ai pris connaissance des plaintes sur le coût des activités de déglacage, venant principalement du port de Halifax, et je ne veux pas du tout m'esquiver. J'ai plutôt l'impression qu'à ce moment-ci le gouvernement n'a absolument pas l'intention de modifier ses pratiques dans les activités de déglacage du Saint-Laurent.

M. Hubbard: Nous avons entendu parler du supposé réseau routier national et, après avoir fait pas mal de recherches, j'ai vu en quoi il consiste sur une carte. Il me semble que le camionnage et, comme vous l'avez mentionné, les voitures privées, constituent les principaux modes de transport de l'heure. En ce qui concerne le budget des dépenses, j'ai du mal à déterminer combien d'argent le gouvernement fédéral va consacrer au réseau routier en 1994-1995, par exemple. Avez-vous une ventilation des dépenses?

M. Young: Oui. D'abord, il y a deux facteurs. Il n'y a aucun financement pour le réseau routier national. Je regrette donc que vous ayez mis autant de temps pour l'apprendre. Ce réseau routier national a été élaboré par consensus par les ministres des Transports des dix provinces et du gouvernement fédéral. Il existe depuis environ un an et demi. La carte montre très clairement le réseau routier d'un océan à l'autre, tel qu'il a été approuvé par les dix provinces parce qu'il a fallu tenir compte d'un certain nombre de facteurs.

[Texte]

[Traduction]

• 1645

One thing that has not happened is funding because that is beyond the purview of ministers of transport. We have not been able to arrange for funding.

However, with respect to the many other programs that are entered into bilaterally with the provinces, we can give you the figure for what the Government of Canada puts into highway construction across the country. We can do that for you province by province because often there is more than one agreement in a province.

For example, in New Brunswick there is an agreement on the Trans-Canada Highway as well as agreements on other sections of highway. I am advised that the current number is about \$200 million for this year.

Mr. Hubbard: That would probably be 200 miles approximately, give or take a little bit of highway construction.

If we looked at national revenues—and I probably should have done this—maybe you don't have the answer, but perhaps some of you did look it up. Looking at the fuel taxes that came in nationally to the federal government, if we took away from the transportation estimates the subsidies offered for grains and other things in terms of the farm groups, how would these relate? Would either of you or the deputy have any figures?

Mr. Young: Let me give you the Atlantic figure, which I am more familiar with. We put \$110 million in subsidies into Atlantic Canada a year. It is about half as much as we put into highways across the country. We put half that much into Atlantic Canada for subsidies.

The two main subsidy programs we are responsible for are the western grain for around \$600 million, and the Atlantic provinces ARFAA-MFRA subsidy for about \$100 million. That totals roughly \$700 million in subsidies and about \$200 million in highway expenditure.

Mr. Hubbard: What about the fuel tax?

Mr. Young: Fuel taxes total about \$4 billion.

Mr. Hubbard: So in effect your total estimates in terms of transportation, taking away that federal subsidy on grain, are far less than \$2 billion. In fact they are probably about \$1.3 billion. Yet the people using those fuels have a very legitimate complaint that we are not putting back into the system what we are taking out in terms of taxation.

Mr. Young: If that were the object of the taxation you would be absolutely right, but you would have to talk to Paul Martin about that. I have nothing to do with fuel taxes.

Il n'y a pas eu de financement parce que cette question ne relève pas de la compétence des ministres des Transports. Nous n'avons pas pu prévoir de financement.

Cependant, en ce qui concerne les nombreux programmes qui font l'objet d'ententes bilatérales avec les provinces, nous pouvons vous donner le montant que le gouvernement du Canada consacre aux travaux routiers dans tout le pays. Nous pouvons le faire province par province parce qu'il arrive souvent qu'il y ait plus d'une entente dans une province.

Par exemple, au Nouveau-Brunswick, il y a une entente relative à la Transcanadienne aussi bien que des ententes relatives à d'autres tronçons de route. On me dit que ce montant s'élèvera à 200 millions de dollars cette année.

M. Hubbard: Ce montant sera sans doute dépensé pour des travaux routiers sur une distance de 200 milles.

Si on jette un coup d'oeil aux recettes nationales—et j'aurais probablement dû le faire—, vous n'avez peut-être pas la réponse, mais peut-être que certains d'entre nous l'ont fait. En ce qui concerne les recettes fédérales provenant des taxes sur le carburant, si on enlevait du budget des transports les subventions versées aux agriculteurs pour le grain, entre autres choses, à combien s'élèverait la subvention? Est-ce que vous ou le sous-ministre pouvez nous dire à combien elle s'élèverait?

M. Young: Je vais vous donner le chiffre pour la région de l'Atlantique, que je connais mieux. Nous avons versé des subventions de 110 millions de dollars à la région de l'Atlantique cette année. C'est à peu près la moitié de ce que nous versons pour les routes dans tout le pays. Nous versons la moitié des subventions à la région de l'Atlantique.

Les deux principaux programmes de subvention dont nous sommes responsables sont la subvention versée pour les grains de l'Ouest qui s'élève à 600 millions de dollars environ et la subvention versée aux provinces de l'Atlantique dans le cadre de la Loi sur les subventions aux transport des marchandises dans la Région atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui s'élèvent à 100 millions de dollars environ. Ces subventions se chiffrent donc à 700 millions de dollars environ, sans oublier les 200 millions de dollars consacrés aux travaux routiers.

M. Hubbard: Qu'en est-il de la taxe sur le carburant?

M. Young: Les recettes tirées de la taxe sur le carburant se chiffrent à 4 milliards de dollars environ.

M. Hubbard: Donc, les dépenses que vous prévoyez de faire dans le domaine des transports, si on enlève les subventions fédérales pour le grain, sont de loin inférieures à 2 milliards de dollars. En fait, elles s'élèveront probablement à 1,3 milliard de dollars. Les gens qui consomment ce carburant ont donc raison de se plaindre que nous ne réinjectons pas dans le système l'argent que nous prélevons sous la forme de taxes.

M. Young: Si tel était l'objet de la taxation, vous auriez tout à fait raison, mais il faudrait alors que vous en parliez à Paul Martin. Les taxes sur le carburant ne sont pas de mon ressort.

[Text]

Mr. Hubbard: I did want to make that point.

Mr. Young: Yes, I understand.

There is one thing again, going back to that. It is very difficult to align all of those numbers, because all of a sudden you get into a lot of other things that may not really fit into any box. There are a lot of things done in Canada for which no tax is directly attributable. There are a lot of things we do, for example, for which no tax is directly imposed.

That fuel tax is one area where it is very easy to come up with a number and then try to do the calculation on highways. It is an interesting point, but as I say, I am not sure the Minister of Finance agrees that all of it should go into highway construction, or that this was ever the original purpose of it.

M. Guimond: Monsieur le ministre, je voudrais revenir rapidement sur un commentaire que vous avez fait plus tôt. Cela fait un bout de temps, depuis le discours du budget, que je vous entends en Chambre et, dans vos discours, vous semblez peut-être favoriser un transport intermodal.

Cependant, si on enlève les services de train pour le transport des marchandises et qu'on favorise le camionnage, ce sont des coûts de transport que l'on transfère dans la cour des provinces. Ce ne sont pas toutes les autoroutes ou toutes les routes qui sont subventionnées.

M. Young: Non.

M. Guimond: Par exemple, quand je vais visiter ma belle-mère en Gaspésie, je passe parfois par Saint-Léonard, par Edmundston et Campbellton et la route de Saint-Léonard jusqu'à Campbellton n'est pas une route subventionnée par le fédéral contrairement à la Transcanadienne qui avait été commencée dans le temps de Valcourt.

Donc, je ne vous demande pas nécessairement de revenir là-dessus mais, en tout cas, je veux vous faire part que c'est le fédéral qui pèlète certaines dépenses inhérentes.

Me reste-t-il encore du temps? Je voudrais revenir—on va essayer d'y aller peut-être rapidement—sur les plans de coupure de VIA Rail. Avez-vous demandé à VIA Rail, oui ou non, un plan de compression en fonction du budget?

M. Young: Non, on n'a pas demandé précisément le plan final pour la simple raison que VIA Rail est en négociations avec ses employés.

• 1650

J'ai répété à maintes reprises que, avant que nous puissions parler de façon légitime de coupures de services, il faudra établir où VIA Rail se situe au niveau des sommes d'argent qui seront disponibles du fédéral et quel sera le résultat des négociations avec les employés. À ce moment-là, il n'y a aucun doute que VIA Rail sera en mesure de nous fournir non seulement leur planification à long terme, mais aussi le plan corporatif actuel. C'est très difficile d'avoir un plan légitime car il y a tellement d'inconnues.

Ce qui est connu, c'est que le gouvernement du Canada ne contribuera pas davantage aux fonds qui sont versés à VIA Rail. À quel point les employés et la gestion de VIA Rail seront capables de s'entendre sur des situations qui pourront permettre une amélioration dans les activités de la compagnie? Je n'en sais rien car je ne fais pas partie des négociations.

[Translation]

M. Hubbard: Je voulais simplement signaler ce point.

M. Young: Oui, je comprends.

J'ai quelque chose à ajouter là-dessus, il est très difficile d'aligner toutes ces données parce que, tout d'un coup, il faut traiter d'une foule de questions qui n'ont rien à voir. On fait beaucoup de choses au Canada qui ne sont pas directement taxées. Nous faisons beaucoup de choses, par exemple, sur lesquelles aucun impôt n'est directement prélevé.

En ce qui concerne la taxe sur le carburant, il est très facile de déterminer à combien s'élèvent les recettes et quelle est la proportion de ces taxes qui est consacrée aux travaux routiers. C'est un point intéressant, mais, à mon avis, je ne suis pas convaincu que le ministre des Finances soit d'accord pour dire que la totalité de ces recettes doit être consacrée aux travaux routiers ou que tel était leur objet initial.

Mr. Guimond: Sir, I would like to come back to a comment you made earlier. Since the Budget Speech, I listened to what you said in the House, and it seems to me that you favor intermodal transportation.

However, if we favor a transfer from rail to trucking for the transportation of goods, we will transfer transportation costs to the provinces. Not all highways and roads are subsidized.

Mr. Young: No.

Mr. Guimond: For example, when I visit my mother-in-law in Gaspé I sometimes go through Saint-Léonard, Edmundston and Campbellton. The road from Saint-Léonard to Campbellton is not subsidized by the federal government, unlike the Trans-Canada Highway which was started when Mr. Valcourt was the Transport Minister.

I am not necessarily asking you to think this over; I only wanted to tell you that the federal government is transferring spendings.

Do I still have time? I would like to come back—maybe we could go a little faster—to VIA Rail's spending cuts plan. Did you, yes or no, ask VIA Rail for a cutback plan based on the budget?

Mr. Young: No, we did not ask for a final plan for the simple reason that VIA Rail is negotiating with its employees.

I have said many times that before we can legitimately talk about service cuts, we must find out how much federal money VIA Rail will have and know the outcome of the negotiations with the employees. There is no doubt that VIA Rail will then be able to provide us with not only its long term plan but also its present corporate plan. It is very difficult to have a proper plan because there are so many unknown variables.

What is known is that the Government of Canada will not give VIA Rail more than it is giving now. When will the employees and management of VIA Rail be able to agree on ways to improve the company's operations? I have no idea since I am not part of the negotiations.

[Texte]

Ce qui nous tracasse un peu c'est que le retard nous cause certains problèmes car nous attendons la fin des négociations pour faire certaines choses. Or, les compressions budgétaires sont déjà en marche. Les budgets de MM. Mazankowski et Paul Martin sont tous les deux en vigueur et cela m'inquiète, il n'y a aucun doute. On n'a pas pu leur exiger un plan parce qu'il y a encore un élément inconnu. C'est le résultat des négociations avec les employés.

M. Guimond: Est-il vrai ou faux qu'on ne prendra aucune réservation après le 1^{er} juillet pour la ligne du *Chaleur* qui mène à Gaspé? Ce matin, j'ai posé la question.

M. Young: Cela m'étonnerait. J'ai eu des rapports sur d'autres lignes où les agents de voyage ou de VIA auraient dit: on ne prend pas de réservation à partir d'une certaine date. On m'a donné deux explications. Dans un cas, parce que les horaires changent à certains moments de la saison, on peut leur dire: on peut prendre votre réservation mais on ne peut pas vous assurer de l'heure du départ. Cependant, je n'ai aucune raison de croire que quelqu'un, à ce moment-ci, serait en mesure de savoir que le *Chaleur* n'opérera pas en Gaspésie à partir d'une date quelconque car vous devez savoir que pour l'abandon d'un service de VIA Rail, il leur faut un décret du conseil qui ne peut être décrété que par le Cabinet. Ce n'est pas suffisant de dire: c'est fini à une certaine date. Il faut que le gouvernement soit saisi de la demande avant que la décision soit prise.

M. Guimond: Les Gaspésiens et les gens de la vallée de la Matapédia disent: ils vont couper le *Chaleur*, mais l'*Océan* dans la circonscription du ministre ne sera pas touché.

M. Young: C'est toujours une possibilité. D'ailleurs, je vais être très clair là-dessus. L'*Océan* qui passe dans la circonscription du ministre va à Halifax. J'aime beaucoup Percé. Je suis souvent allé à Percé. C'est un peu différent d'Halifax.

M. Guimond: Monsieur le ministre, je suis persuadé que vous êtes quelqu'un qui respecte sa parole, qui avez une certaine continuité dans les idées, je suis persuadé que vous n'êtes pas le genre de gars qui parle des deux côtés de la bouche, en tout cas, pas en même temps, mais j'aimerais revenir sur quelque chose que j'ai déjà soulevé devant mes collègues du Comité, soit le *Report of the Federal Liberal Task Force on VIA Rail* que vous avez vous-même signé.

Lors de la dernière campagne électorale, on disait que lorsqu'un parti est dans l'opposition il se comporte d'une façon et lorsqu'il est au pouvoir il se comporte de façon différente tandis que nous, du Bloc québécois, savons que nous ne serons jamais au pouvoir. Donc, je voudrais revenir sur le plan d'affaires de VIA Rail. Le *Report of the Federal Liberal Task Force on VIA Rail* dit: «le groupe d'étude libéral sur VIA Rail a écouté les Canadiens. Nous avons fait de notre mieux pour traduire dans le présent document leurs aspirations en ce qui concerne notre service national de transport. Le gouvernement doit à son tour engager le dialogue et rendre public tous les documents sur l'avenir de VIA Rail. Ces informations sont indispensables à la tenue d'un véritable débat public. Le gouvernement ne peut continuer de s'enfermer dans le mutisme».

[Traduction]

What bothers us a little is that the delay is giving us some problems since we are waiting for the negotiations to end in order to do some things. The budget cuts are already being made. Mr. Mazankowski's and Paul Martin's budgets are both in effect and that worries me, no doubt about it. We could not ask them for a plan because there is still an unknown factor, the outcome of negotiations with the employees.

Mr. Guimond: Is it true or false that no booking on the Chaleur line to Gaspé will be accepted after July 1st? I asked the question this morning.

Mr. Young: That would surprise me. I have had reports on other lines for which travel agents or VIA said that they would accept no booking after a certain date. I was given two explanations. In one case, because the schedules change at some times during the season, customers may be told that their reservation will be taken but that the departure time is not definite. However, I have no reason to believe that someone could know now that the Chaleur will not operate in Gaspé as of a particular date because you must know that for VIA Rail to give up a service, it needs an order in council, which can only be issued by cabinet. It is not enough to say that it is over on a certain date. An application must be made to the government before the decision is made.

Mr. Guimond: The people of Gaspé and the Matapédia Valley are saying that the Chaleur will be cut but not the Ocean, which is in the minister's riding.

Mr. Young: It is still a possibility. I want to be very clear on that. The Ocean goes through the minister's riding to Halifax. I like Percé a lot. I often went to Percé. It is a little different from Halifax.

Mr. Guimond: Mr. Minister, I am sure that you are someone who keeps his word, who is fairly consistent, I am sure that you are not the sort of man who speaks out of both sides of his mouth, at least, not at the same time, but I would like to come back to something which I have already raised with my colleagues on the committee, namely the *Report of the Federal Liberal Task Force on VIA Rail* which you yourself signed.

During the last election campaign, we said that when a party is in opposition, it behaves one way, and when it is in power, it behaves another way, but we in the Bloc québécois know that we will never be in power. So I would like to come back to VIA Rail's business plan. The *Report of the Federal Liberal Task Force on VIA Rail* says: «the Liberal Task Force on VIA Rail has listened to Canadians. We have done our best to express in this document their aspirations for our national transportation service. The government in turn must take part in the dialogue and make public all documents on VIA Rail's future. This information is essential for a real public debate. The government cannot continue to shroud itself in secrecy».

[Text]

Votre secrétaire parlementaire a également signé ce document. C'est ce que vous disiez des Conservateurs. Maintenant que vous occupez le siège de conducteur de la locomotive de VIA Rail, seriez-vous d'accord, monsieur le ministre, de rendre public le plan d'affaires qui vous a été présenté par VIA Rail car vous avez dit plus tôt que c'était une décision qui appartenait au Cabinet, au gouverneur en conseil?

Comment peut-on vous sensibiliser aux besoins des régions? Vous avez déjà fait part, dans une réponse que je vous posais en Chambre, que cela faisait longtemps qu'on avait consulté les Canadiens et combien c'était important de le faire. Si c'était important en 1989, je pense que ce l'est encore.

• 1655

J'aimerais vous entendre là-dessus. Ensuite, j'aurais une question sur le TGV. Nous n'a pas encore parlé du TGV. On ne parlera pas du traversier des îles aujourd'hui.

M. Young: Sur la question du plan d'affaires, je crois qu'il y a deux choses. Pour commencer je n'aime pas essayer de cacher des données qui doivent être importantes et rendues publiques.

Cependant, le plan d'affaires comporte des éléments d'ordre commercial. VIA fait des affaires avec CN et CP. CN et CP sont des compétiteurs assez féroces. Ils parlent d'une fusion, mais c'est une fusion un peu imposée. Nous n'en avons pas parlé non plus. J'aime collaborer dans la mesure du possible et je vais tenter par tous les moyens de rendre autant de documents que possible publics.

Aujourd'hui même, j'ai pris connaissance d'une série de documents. Je ne vous dis pas que c'est quelque chose qui est arrivé hier. Cependant, je n'ai su qu'aujourd'hui qu'ils existaient.

Puisqu'il y a une demande pour les rendre publics, je vais le faire. Des études ont été faites sur des lignes un peu partout au Canada. On me dit que cela n'a jamais été rendu public. J'ai de la difficulté avec le plan d'affaires pour des raisons d'affaires, car il y a l'histoire des négociations; à chaque fois que je me prononce sur VIA, il y a quelqu'un qui dit: le ministre est en train de s'impliquer dans les négociations entre VIA et ses employés. J'essaie de me tenir à une certaine distance, mais je ferai tous les efforts possibles pour rendre publics autant de documents possibles. Je commence dès aujourd'hui.

Assitôt que j'aurai vérifié le contenu des documents pour m'assurer qu'il n'y a pas d'empêchement, s'ils sont dans les deux langues, je vais les rendre publics. Ce sera un début.

Le plan de VIA Rail qui m'a été soumis ne servira pas à grand chose, car, comme je vous le disais plus tôt, pour moi c'est un exercice basé sur les expériences du passé puisqu'il y a en ce moment la question des relations ouvrières. Mais je prends très bonne note de votre commentaire. Ce qui était vrai en 1988, 1989 au niveau de la divulgation devrait être vrai aujourd'hui, et je vais essayer de m'en tenir à cela.

M. Guimond: Et le moratoire avant l'abandon de nouvelles lignes?

[Translation]

Your Parliamentary Secretary also signed this document. That is what you said about the Conservatives. Now that you are driving the VIA Rail train, Mr. Minister, would you agree to make public the business plan that VIA Rail presented to you because you said earlier that it was a decision that belonged to cabinet, to the Governor in Council?

How can we make you aware of the region's needs? In answer to a question that I asked you in the House, you said that Canadians had been consulted for along time and how important it was to do so. If it was important in 1989, I think that it still is.

I would like to hear you on that. Then I would have a question on the high speed train. We have not yet talked about it. We will not talk about the islands ferry today.

Mr. Young: On the business plan issue, I believe that there are two things. First, I do not like to try to hide information that is important and should be made public.

However, the business plan includes commercial information. VIA does business with CN and CP. CN and CP are pretty keen competitors. They are talking about a merger, but it is more or less imposed on them. We have not talked about it either. I like to co-operate as much as possible and I will do all I can to make as many documents public as possible.

Just today, I found out about a series of documents. I am not saying that it just happened yesterday, but I only became aware of their existence today.

Since there is a request to make them public, I shall do so. Studies have been done on lines throughout Canada. I am told that they were never made public. I have trouble with the business plan for business reasons, because negotiations are involved; every time I speak out on VIA, someone says that the minister is meddling in negotiations between VIA and its employees. I am trying to keep a certain distance, but I will do all I can to make as many documents public as possible. I am starting today.

As soon as I have checked the documents to make sure that there is no reason not to release them, provided that they are in both languages, I will make them public. That is for a starter.

The plan VIA submitted to me will not be much good, because, as I told you earlier, I think it is an exercise based on past experience and the question of labour relations arises now but I take careful note of your comment. What was true about disclosure in 1988 or 1989 should be true today and I will try to follow that.

Mr. Guimond: And the moratorium on abandoning other lines?

[Texte]

M. Young: Il est impossible de respecter le moratoire. Ce n'est pas facile. C'est une bonne question. Le budget de M. Mazankowski a rendu le moratoire impossible. On entend des gens sérieux nous parler du déficit de 40 milliards de dollars. Les coupures budgétaires imposées par les deux gouvernements, dans le budget de M. Mazankowski et celui de M. Martin obligent à prendre des décisions très difficiles.

Si c'était une question de moratoire et qu'on trouverait d'autres fonds ou d'autres moyens d'y arriver, peut-être, mais ce n'est pas le cas.

On connaît tous les besoins, on connaît tous les problèmes. J'ai suggéré que le grand public et les députés nous fassent des suggestions sur comment continuer le financement d'un système ferroviaire pour passagers qui serait rentable. Ce n'est pas une question d'identifier les problèmes. Il faut plutôt trouver des solutions surtout sur le plan financier.

M. Guimond: On pourrait le leur demander si nous tenions des audiences.

The Chairman: We could go on and on, but the minister is under a tight schedule and he did give us his time until 5 p.m. Could you stay for one more question from Mr. Harris and one from Mr. Comuzzi? Then we will wrap it up.

Mr. Young: Yes.

Mr. Harris: Mr. Minister, I want to turn to the Grain Transportation Agency, the GTA. We won't get into specifics, but in the estimates there is an increase of 180% in the budget for the GTA operation in 1994-95.

There seems to be a popular opinion as a result of the experience of the last week that the GTA possibly suffers from the severe disease called incompetence. In fact, it appears that it rightly deserves to shoulder a huge amount of the responsibility for the current railcar shortage and the problems we are having shipping grain.

• 1700

What I wanted to say is that by the numbers it appears the average salary for the staff of the GTA is about \$58,000 a year. These are the very people who are supposed to ensure the effective and efficient transportation of grain. Do you have serious plans for doing a full review of the operation of the GTA and also of the competency of the people who are operating the GTA?

Mr. Young: Mr. Chairman, I want to give my unequivocal commitment to a very thorough and serious review of a number of questions surrounding what has happened with the transportation of grain. It is absolutely critical that we deal with the issue and that we deal with it very quickly.

I hope the frank discussion a lot of us await with great anticipation at the summit in Winnipeg will lead to the kinds of questions that should be put. I want to avoid, at all costs, partisanship or personality conflicts or anything of that nature in these kinds of discussions. I think what we are looking at is trying to find an efficient way to get it done.

[Traduction]

Mr. Young: it is impossible to respect the moratorium. It is not easy. That is a good question. Mr. Mazankowski's budget made the moratorium impossible. We hear serious people telling us about the \$40 billion deficit. The budget cuts imposed by this government and its predecessor, in Mr. Mazankowski's budget and Mr. Martin's, require making some very difficult decisions.

If it were a matter of a moratorium and we found other funds or other ways to do it, perhaps, but that is not the case.

We know all the needs, we know all the problems. I suggested that the general public and members of Parliament give us suggestions on how to continue financing a passenger rail system that would be profitable. It is not a matter of identifying the problems. Instead, we must find solutions, especially financial solutions.

Mr. Guimond: We could ask them if we held hearings.

Le président: On pourrait continuer indéfiniment, mais le ministre a un horaire chargé et il a consenti à rester avec nous jusqu'à 17 heures. Pouvez-vous rester pour une autre question de M. Harris et une de M. Comuzzi? Puis nous terminerons.

M. Young: Oui.

M. Harris: Monsieur le ministre, je veux parler de l'Office du transport du grain, l'OTG. Nous n'entrerons pas dans les détails, mais le budget de fonctionnement de l'OTG prévoit une augmentation de 180 p. 100 pour 1994-1995.

Par suite de l'expérience de la semaine dernière, beaucoup croient que les responsables de l'OTG sont incompetents. En fait, il semble que cet organisme doit assumer une grande part du blâme pour le manque de wagons et les problèmes d'expédition de grain.

Ce que je voulais dire, c'est que, d'après les données, il semble que le salaire moyen des membres du personnel de l'Office du transport du grain soit d'environ 58 000\$ par année. Et ces employés-là sont sensés assurer l'efficacité et l'efficience du transport du grain. Avez-vous des plans sérieux pour faire une analyse complète de l'exploitation de l'OTG et évaluer la compétence de ces employés?

M. Young: Monsieur le président, je tiens à souligner d'une manière non équivoque que je suis déterminé à faire une étude très approfondie et sérieuse sur un certain nombre de questions liées à ce qui est arrivé dans le transport du grain. Il est absolument essentiel que nous nous occupions de la question et que nous le fassions très rapidement.

J'espère que la discussion franche qu'un grand nombre d'entre nous attendent avec une grande impatience au sommet de Winnipeg aura pour effet que l'on posera des questions qui doivent être posées. Je veux éviter à tout prix les conflits de personnalité, de partis, ou de quelque nature que ce soit dans ces discussions. L'objectif que nous visons est de trouver des méthodes plus efficaces.

[Text]

I want to repeat, Mr. Chairman, for the benefit of all members, because they may wish to participate in this process, that the Government of Canada is firmly committed to a very significant downsizing of agencies and boards, all these kinds of activities. A lot of them out there will disappear. A lot of them will be reduced in size. Many of them will be merged. I think there is a lot of duplication.

There is a lot of opportunity for savings and the criteria should be competence and accountability. If people are competent and are being well paid, then they have to demonstrate that they are achieving the results the user groups and Canadian taxpayers expect.

I do not want to point out any one single culprit in this entire exercise. I think we are looking at a lot of buck passing. A lot of suggestions have been made as to who is responsible for it. The exercise on Monday and subsequent to that in the very near future will allow us to come to grips with what we need to do in the short term. However, I take the member's suggestion very seriously.

As a last comment on Mr. Harris' statement, can I suggest that you bring the people back before you. That is why I have told you we would be happy to have our officials come back to flesh out. . .

I don't deal with a lot of numbers and specifics. There are 20,000 employees at Transport Canada. We do a lot of things, and heaven forbid that anybody would suggest that I would understand all the nuts and bolts and nooks and crannies involved in my department. We deal with the policy issues as best we can.

Don't be shy—and as politicians and members of this committee have already demonstrated, you are not—about recommending that you bring people back if you haven't been able to question them adequately, or if you feel that information has cropped up that you would like to pursue. Whether it is the GTA or the NTA, or any of the other agencies that you have referred to, you have an opportunity to do that.

The Chairman: We will move on to the last questioner, the shy Joe Comuzzi.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Young, you are placing a lot of confidence in the summit next Monday.

Mr. Young: No, I'm not. I am just hopeful. Anything that has to do with wheat movements this year—I am not confident of anything, Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Well then, why don't you implement those recommendations immediately and at least make some substantial change in this?

The agenda next Monday, the list of participants, and given it is only one day is just. . . and you are not going to be there, and the problems are basically transportation. How are we going to get anywhere on Monday that we are not at today?

Mr. Young: I have taken a page out of a lot of politicians' books in the House of Commons. They talk about consultation. The committee has indicated through some of the comments today that they have had some difficulty with the varying opinions that have been submitted to them. I have great respect for the recommendations of the committee. That is why we are looking at them. But we think, out of respect, we should provide for at least a week—I have just had the recommendations

[Translation]

Je tient à réitérer, monsieur le président, à l'intention de tous les députés, parce qu'ils pourraient vouloir participer à ce processus, que le gouvernement du Canada est fermement déterminé à rationaliser d'une manière appréciable le secteur des offices et des conseils. Nombre d'entre eux disparaîtront ou verront leur effectif réduit. Une bonne partie d'entre eux seront fusionnés. Je pense qu'il y a beaucoup de double emploi.

Il y a beaucoup d'économies à réaliser, et les critères devraient être la compétence et l'imputabilité. Si les gens sont compétents et s'ils sont bien payés, c'est à eux de démontrer qu'ils peuvent obtenir les résultats auxquels les contribuables et les groupes d'utilisateurs s'attendent.

Je ne veux pas citer d'organisme en particulier parmi ceux qui sont dans le collimateur. J'estime qu'il y en a beaucoup qui transfèrent leurs responsabilités sur d'autres. On a entendu beaucoup d'opinions au sujet de l'identité des responsables. Grâce à l'exercice qui se déroulera lundi, puis un peu plus tard après cela, nous permettra de nous attaquer au problème à court terme. Cependant, je prends l'opinion du député très au sérieux.

À titre de dernière observation sur la déclaration de M. Harris, je propose que vous fassiez comparaître ces personnes-là de nouveau devant nous. C'est pourquoi je vous ai dit que nous serions heureux de faire revenir nos collaborateurs pour préciser. . .

Je ne connais pas toutes les données ni tous les détails. Il y a 20 000 employés à Transports Canada. Nous faisons une foule de choses, et je ne prétends pas, Dieu merci, savoir dans les moindres détails tout ce qui se passe au ministère. Nous nous occupons du mieux possible des questions liées aux orientations générales.

Ne vous gênez pas—et les membres du Comité ont déjà montré qu'ils ne se gênaient pas—pour réinviter des témoins si vous avez d'autres questions à leur poser ou si vous avez obtenu d'autres renseignements sur lesquels vous avez des questions à poser. Qu'il s'agisse de l'OTG ou de l'ONT, ou de l'un des organismes auxquels vous avez fait allusion, vous pouvez le faire.

Le président: Je donne maintenant la parole au timide Joe Comuzzi, qui est le dernier à poser des questions.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur Young, vous attendez beaucoup du sommet de lundi prochain.

M. Young: Non, j'espère seulement qu'il sera un succès. Je ne suis certain de rien, monsieur Comuzzi, en ce qui touche au transport du blé cette année.

M. Comuzzi: Dans ce cas, pourquoi ne mettez-vous pas en oeuvre ces recommandations immédiatement ou, du moins, n'apportez-vous pas quelques modifications substantielles à cela?

Voyons l'ordre du jour de lundi prochain; voyons la liste des participants et compte tenu que le sommet ne durera qu'une journée. . . vous n'y serez même pas alors qu'on traitera essentiellement de transport. Qu'est-ce que nous allons faire de plus lundi?

M. Young: J'ai emprunté des idées à nombre de députés. Ils parlent de consultation. D'après certaines des observations que j'ai entendu aujourd'hui, le comité semble avoir de la difficulté avec les diverses opinions qui lui ont été présentées. J'ai beaucoup de respect pour les recommandations du Comité. C'est pourquoi nous les étudions. Mais nous estimons, par respect pour le comité, que nous avons besoin d'au moins une semaine—je viens tout juste de recevoir les recommandations—

[Texte]

brought to me—not only for my own officials to review them and see what the implications are of implementing them, but also to provide some opportunity for input from other concerned groups.

When I said we were looking forward to the exercise on Monday, it is not so much for them to come up with the definitive answers, but it provides a forum in which people can respond to some of the recommendations. We expect to try to deal with them very quickly.

• 1705

Governments and ministers are normally accused of not moving very quickly, but one of the results of your work, in part, has been the fact that Minister Goodale, Minister Axworthy and I met this morning on this very issue. So it's not as though we don't understand the importance of it.

The other point is that we're well into the month of May and as you know, Mr. Comuzzi, in the winter we were dealing with special arrangements to allow trucking, for example, that you were very instrumental in putting forward. There is no reticence on my part in dealing with these issues in an innovative and creative way, particularly when I have the support of a committee such as yours.

I do feel an obligation to provide for some input, and this is an ideal opportunity to move quite rapidly to get that kind of response and then determine what we, as a government, should be doing. We're not passing the buck here. We'll pick it up very quickly.

Mr. Comuzzi: You've answered my second question. I will just comment that the committee met and truly tried to come up with a solution. I think the committee is unbiased, although we heard a great deal of information that was biased.

It's encouraging that you would put the committee's recommendations above other information you may have received from those who are players in the system.

That will bring me to the third and last question. I wrote to the minister last week. Sometimes we have to move fast on certain issues, particularly when it comes to the safety of how we move people around in this country. We've had a series of sixteen accidents in northern Ontario on the north run since January. That's the same run VIA Rail goes over three or four times a week. The accidents have involved freight cars.

I wrote to the NTA and drew this to its attention. Because I thought it was critical, I also called officials at the Transportation Safety Board and they said there was a report coming out last Thursday, which I read very thoroughly. They gave us a nice history of derailments since 1980 and said things have settled down.

The northern run has had sixteen accidents since January. We run the passenger rail service over those 600 miles of track and we do it on a triweekly basis. In the interest of safety, until we can prove the north track is safe to operate on, it behoves us

[Traduction]

non seulement pour que mes propres collaborateurs puissent en prendre connaissance et déterminer quels effets leur mise en oeuvre aurait, mais encore pour que d'autres groupes intéressés aient l'occasion de donner leur point de vue.

Quand j'ai dit que nous avions hâtes au sommet de lundi, ce n'est pas parce que je m'attends à ce qu'il nous permette de trouver les réponses définitives, mais parce qu'il constitue une tribune où les gens pourront donner leur point de vue sur les recommandations. Nous essaierons d'y donner suite très rapidement.

On accuse normalement les gouvernements et les ministres de ne pas agir assez rapidement, mais votre travail a eu notamment pour résultat que les ministres Goodale, Axworthy et moi-même nous sommes rencontrés ce matin justement à ce sujet. Ce n'est donc pas comme si nous ne comprenions pas son importance.

L'autre question que je voulais souligner, c'est que le mois de mai est déjà bien avancé et, comme vous le savez, monsieur Comuzzi, pendant l'hiver, nous avons traité d'arrangements spéciaux pour le camionnage, dont vous êtes en partie responsable de la présentation. Il n'y a aucune hésitation de ma part à traiter ces questions d'une manière créative et novatrice, particulièrement si j'ai l'appui d'un comité comme le vôtre.

J'estime toutefois avoir l'obligation d'obtenir d'autres points de vue. La tenue d'un sommet comme celui-là constitue une occasion idéale pour recueillir rapidement ces points de vue afin de déterminer ce que nous devons faire en tant que gouvernement. Nous n'abiquons pas nos responsabilités. C'est tout le contraire.

M. Comuzzi: Vous avez répondu à ma deuxième question. Je dirais seulement que le Comité s'est réuni et qu'il a vraiment essayé de trouver une solution. J'estime que le Comité n'a pas de parti-pris, mais qu'une bonne partie de l'information qui lui a été communiquée était tendancieuse.

C'est encourageant de savoir que vous placez les recommandations du Comité au-dessus des informations venant d'autres parties intéressées.

Ce qui m'amène à ma troisième et dernière question. J'ai écrit au ministre la semaine dernière. Parfois, nous devons agir rapidement dans certains dossiers, particulièrement lorsqu'il s'agit de la sécurité des voyageurs. Il y a eu une série de 16 accidents dans le nord de l'Ontario, sur la route Nord depuis le mois de janvier. Le train de VIA passe trois ou quatre fois par semaine sur cette voie. Ce sont des wagons de marchandise qui ont été accidentés.

J'ai écrit à l'ONT pour attirer son attention là-dessus. Comme il s'agissait de problèmes graves, j'ai également communiqué avec les responsables du Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui m'ont dit qu'un rapport devait être déposé; ce rapport est sorti jeudi dernier et j'en ai fait une lecture approfondie. Il dresse l'historique des déraillements survenus depuis 1980 et précise que les choses se sont améliorées.

Or, il y a eu 16 accidents sur la voie du Nord depuis janvier. Nous exploitons un service ferroviaire-voyageurs sur plus de 600 milles à une fréquence de trois trains par semaine. Dans l'intérêt de la sécurité, jusqu'à ce que nous puissions prouver

[Text]

to move that passenger train to the south track. I don't understand why we don't make that move temporarily until we're satisfied the north track is a safe track on which to send passengers in Canada. I'll leave it there.

Mr. Young: Mr. Chairman, with all due respect, I recognize the member's deep concern on this matter. I tend to be extremely careful when dealing with safety matters.

If we continue to raise serious doubts about the safety of that particular service, it will have its own effect. There will be no service there at all. Canadians are a hardy lot, but they don't go where angels fear to tread.

I think it's a high-risk game, quite frankly, to talk about safety factors unless one is prepared to take the risk of shutting down that system. I don't know, but it would be unusual in the railroading industry as well as the airline industry to have engineers, conductors, and trainmen risking their lives knowing a train line is unsafe.

I don't want to get into why it can't be moved. I think there are a lot more considerations as to whether the line should be shut down. If it's a question of safety, there are a lot of rules out there that have to be respected.

We have been given to understand that not only on that particular line, but in a number of other areas, because of the very harsh winter, there have been more problems than usual with subsidence and other difficulties.

I can't caution the committee too much on safety matters. I know the member feels very strongly about it. I will review it and I will inquire. This kind of shift in the services, the communities affected, how it's done and the implications of it would all have to be looked at. If it's a safety factor, I would be remiss in not looking into it, but I do want to flag that.

I'll put it as bluntly as I can. If I were a passenger, and a member of Parliament kept saying don't do this because it's unsafe, I would probably be looking at an alternate mode of transport. That may have a lot more impact on what's going on there than just the recent accidents.

Mr. Comuzzi: You understand that there is an alternate route the train can travel on which is much safer.

Mr. Young: Yes.

Mr. Comuzzi: That was my question, whether you understand.

Mr. Young: That's why I wanted to have people take a look at it again and see what the rationale is for not considering it.

Mr. Comuzzi: As long as it's being looked at, thank you.

[Translation]

que la voie du Nord est sûre, il nous incombe de déplacer le train de voyageurs sur la voie du Sud. Je ne comprends pas pourquoi nous ne procéderions pas ainsi d'une manière temporaire jusqu'à ce que nous soyons convaincu que la voie du Nord est sûre pour le transport des voyageurs au Canada. Voilà.

M. Young: Monsieur le président, sauf votre respect, je reconnais les préoccupations profondes du député en cette matière. J'ai tendance à être extrêmement prudent lorsqu'il s'agit de questions de sécurité.

Si nous continuons de douter sérieusement de la sécurité de ce service, cela pourrait être lourd de conséquences. Les services pourraient être complètement supprimés. Les Canadiens ont beau être vigoureux, ils ne s'aventurent pas en terrain dangereux.

Je pense que c'est un jeu très dangereux, en toute franchise, que de parler des facteurs de sécurité à moins d'être prêt à courir le risque de fermer le système au complet. Il me semble qu'il serait plutôt inhabituel dans l'industrie des chemins de fer aussi bien que dans celle des transports aériens que de voir des mécaniciens, des chefs de train et des agents de train risquer leur vie, sachant qu'une ligne de chemin de fer n'est pas sûre.

Je ne veux pas aborder la question de savoir pourquoi la route ne peut pas être déplacée. Je pense qu'il faut tenir compte d'une foule de considérations avant de fermer une ligne. Si la sécurité est en cause, il y a une foule de règles à respecter.

On nous a fait savoir qu'à cause du très dur hiver que nous avons connu, on nous a fait comprendre qu'en ce qui concerne non seulement cette ligne, mais une foule d'autres, nous avons eu plus de problèmes que d'habitude à cause d'affaissements, entre autre.

• 1710

Je ne mettrai jamais assez le Comité en garde à propos de la sécurité. Je sais que le député se préoccupe beaucoup de cette question. Je vais l'examiner et je vais faire enquête. S'agissant d'un tel transfert de services, il faut examiner avec soin quels effets il entraînera sur les collectivités touchées et les usagers, et savoir comment on procédera. Puisqu'il est question de sécurité, il serait négligeant de ma part de ne pas examiner la situation. Mais je tenais à faire cette remarque.

Je vais m'exprimer sans détour. Si j'étais un voyageur et qu'un député ne cesse de me dire de ne pas prendre ce train parce qu'il n'est pas sûr, j'opterais sans doute pour un autre moyen de transport. Cela pourrait avoir encore plus d'effet qu'ont pu en avoir les récents accidents.

M. Comuzzi: Vous n'ignorez pas que le train peut prendre une autre route qui est beaucoup moins dangereuse.

M. Young: Oui, je le sais.

M. Comuzzi: C'était ma question, je voulais savoir si vous le saviez.

M. Young: C'est pourquoi je voulais demander à mes collaborateurs d'analyser la situation et de déterminer quels sont les motifs pour lesquels ce déplacement n'est pas envisagé.

M. Comuzzi: Tout ce que je veux, c'est qu'on examine la question. Je vous remercie.

[Texte]

Mr. Young: In closing, I appreciate very much the invitation to come before the committee and I do want to reiterate my offer to have officials of the department available to deal with specifics that I probably would not be able to handle, because my knowledge of the intricacies of the department relating to every vote or every part of the estimates is obviously very limited.

The Chairman: You are always refreshingly frank. We thank you for joining us today, Mr. Minister, and we'll look forward to seeing you again in about a month's time on Bill C-22 as our final witness.

Mr. Young: If you can do it sooner than that, Mr. Chairman, I'd appreciate it.

The Chairman: Depending on what happens in the House, we hope to too. Thank you very much. Thank you Mr. Mulder and Mr. Gauvin and all the staff that came with you.

The meeting is adjourned.

[Traduction]

M. Young: En terminant, je vous remercie beaucoup de m'avoir invité à comparaître devant le Comité et je réitère mon offre de mettre mes collaborateurs à votre disposition pour traiter de questions particulières sur lesquelles je n'ai pu vous informer parce que mes connaissances sur les implications de chacun des crédits ou de chaque partie du budget des dépenses sont évidemment très limitées.

Le président: Vous êtes toujours très intéressant, Frank. Nous vous remercions d'avoir comparu devant nous aujourd'hui, monsieur le ministre, et nous vous reverrons dans environ un mois en tant que dernier témoin au sujet du projet de loi C-22.

M. Young: Si vous pouviez m'inviter avant, monsieur le président, je vous en serais reconnaissant.

Le président: Selon ce qui se produira à la Chambre, nous l'espérons aussi. Je remercie aussi MM. Mulder et Gauvin ainsi que tous ceux qui vous ont accompagnés.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, May 12, 1994

Thursday, May 26, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 12 mai 1994

Le jeudi 26 mai 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Future Business of the Committee

Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

ORDER OF REFERENCE

1st Session/35th Parliament

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Wednesday, May 11, 1994.

The House resumed debate on the motion of Mr. Young (Minister of Transport), seconded by Mr. Irwin (Minister of Indian Affairs and Northern Development), — That Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 of Lester B. Pearson International Airport, be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

Debate continued.

The question was put on the motion and it was agreed to on division.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

1^{re} Session/35^e Législature

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 11 mai 1994.

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Young (ministre des Transports), appuyé par M. Irwin (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien), — Que le projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

Le débat se poursuit.

La motion, mise aux voix, est agréée par vote.

En conséquence, le projet de loi est lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 12, 1994
(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:38 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Anna Terrana.

Acting Members present: Gilles Duceppe for Michel Guimond; Ghislain Lebel for Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

At 10:48 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 26, 1994
(11)

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Paul Mercier.

Acting Member present: Janko Peric for Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: As individual: Raymond Hession, President and Chief Executive Officer, Hession, Neville and Associates. *From Pearson Development Corporation:* Robert Vineberg, Legal Counsel.

The Order of Reference dated May 11, 1994 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport, be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 12 MAI 1994
(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 9 h 38, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Gilles Duceppe remplace Michel Guimond; Ghislain Lebel remplace Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 10 h 48, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 26 MAI 1994
(11)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 35, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Janko Peric remplace Anne Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: À titre individuel: Raymond Hession, président et directeur général, Hession, Neville and Associates. *De Pearson Development Corporation:* Robert Vineberg, conseiller juridique.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi du 11 mai 1994:

IL EST ORDONNÉ—Que le projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 12 h 15, avec le consentement unanime, le Comité déclare le huis clos.

The Committee considered future business.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

At 12:42 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 12 h 42, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Santosh Sirpaul

Les greffières du Comité

Ellen Savage

Santosh Sirpaul

Clerks of the Committee

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, May 26, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 26 mai 1994

• 0936

The Chairman: Good morning, colleagues. We'd like to call the meeting of the transport committee to order. We have an extremely important task ahead of us, and I trust we'll be able to deal with what is ordered before us—Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport—in an expedient and effective fashion.

Colleagues, following the two witnesses we'll have this morning we'll go into a short in camera meeting where we can deal with the requests apparently by other people to come before the committee, as well as any other motions or that kind of thing. We'll do that after. I'd rather carry on the business of the committee after we do the witnesses.

We'd like to welcome Mr. Raymond Hession, our first witness, president and chief executive officer of Hession, Neville and Associates.

Good morning, sir. Welcome to our committee. I understand you have some opening remarks for us.

Mr. Raymond Hession (President and Chief Executive Officer, Hession, Neville and Associates): I do, and thank you, Mr. Chairman. Good morning to you and to the members.

I do have a brief statement. I think it might consume about 10 minutes, because like you I'm anxious to deal with any questions your committee may have.

Almost five years ago, I was appointed as president of Paxport. Having spent half of my 32 years of working life in the private sector and half in the public sector, the shareholders of Paxport believed I could help them be successful in acquiring the rights to develop and manage Terminals 1 and 2 at Pearson International Airport.

Indeed, Mr. Chairman, we were successful. When the award to Paxport was announced on December 7, 1992, Jack Matthews, son of the then chairman of Paxport, and who had recently been appointed its chief executive officer, took control of the company. Up until then I had led the Paxport development and proposal team for almost three and a half years. Three months later—three months after Mr. Matthews became the chief executive—my employment was terminated.

Today, Mr. Chairman, the infrastructural obstacles to the growth and efficiency of Pearson airport remain. In this regard I stand firmly with those who argue for the early development of the airport to its full potential. I believe the public interest is best served by early action at Pearson, given the inherently long development process ahead before runway and terminal capacities will be adequate to support demand.

Whether performed by the public sector, the private sector, or some blending of the two, Pearson Airport development should not be allowed to languish.

Le président: Mesdames et messieurs, bonjour. La séance est ouverte, car nous avons beaucoup de pain sur la planche; j'espère que nous pourrions traiter notre sujet, soit le projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson, rapidement et efficacement.

Après avoir entendu nos deux témoins de ce matin, nous nous réunirons brièvement à huis clos pour discuter d'autres demandes de comparution qu'a reçues le comité et de motions, notamment. Nous entendrons d'abord les témoins, puis passerons aux affaires du comité.

Nous recevons tout d'abord M. Raymond Hession, président-directeur général de Hession, Neville et Associés.

Bienvenue, monsieur Hession, à notre comité. Je crois que vous avez un exposé à nous faire.

M. Raymond Hession (président-directeur général, Hession, Neville et Associés): En effet. Merci, monsieur le président, et bonjour à tous les membres du comité.

J'ai un court texte à vous lire pendant une dizaine de minutes, après quoi je répondrai avec plaisir à vos questions.

J'ai été nommé président de Paxport il y a presque cinq ans aujourd'hui. Comme j'avais passé la moitié de ma carrière de plus de 32 ans dans le secteur privé et la moitié dans le secteur public, les actionnaires de Paxport ont cru que je pourrais les aider à acquérir les droits d'aménagement et de gestion des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Pearson.

Monsieur le président, nous avons en effet obtenu ces droits. Le 7 décembre 1992, lorsque l'on a annoncé que l'on accordait le contrat à Paxport, Jack Matthews, qui était le fils du président du conseil d'administration d'alors de Paxport et qui venait d'en être nommé directeur général, prit la tête de la compagnie. J'avais jusque-là dirigé pendant trois ans et demi l'équipe qui avait préparé la proposition d'aménagement à Paxport, mais trois mois après l'arrivée de M. Matthews comme directeur général, on mettait fin à mon emploi.

Monsieur le président, les obstacles à la croissance et à l'efficacité de l'aéroport Pearson au niveau de son infrastructure n'ont toujours pas disparu aujourd'hui. À cet égard, je suis de ceux qui prônent l'aménagement précoce de l'aéroport pour qu'il atteigne tout son potentiel. Il en va de l'intérêt public d'agir rapidement à Pearson, étant donné qu'il faudra nécessairement attendre longtemps avant que les pistes et les aérogares puissent répondre à la demande.

Il ne faut plus tarder, que l'aménagement de l'aéroport Pearson soit entrepris par le secteur public, par le secteur privé ou par les deux conjointement.

[Texte]

From the outset in 1989, Mr. Chairman, Paxport's vision for Pearson International Airport was expressed as follows.

As the principal domestic hub airport, Pearson should support efficient commercial, passenger, cargo, and general aviation services throughout Canada.

As an international airport in a region that is prominent for its financial, industrial, and trade activities in Canada, Pearson should become a pre-eminent gateway to North America, competitive, for example, with Chicago, New York, Atlanta, and Los Angeles as an entry and exit point of choice by international travellers.

Finally, Mr. Chairman, Pearson's economic contribution to the region and to Canada should be maximized.

This was Paxport's vision in 1989. It is important to understand the conditions that prevailed in 1989 when Paxport's efforts began.

First, there was a gap of approximately \$1.5 billion between the funds available to Transport Canada and those needed for capital improvements and maintenance for our major Canadian airports.

Second, growing aviation demand at Pearson airport was straining existing facilities.

Third, concern prevailed at Air Canada that its competitive position at terminal 2 might be eroded by Canadian Airline International's use of the new, modern terminal 3.

Fourth, significant international interest for foreign airport operators, including, for example, the British airports' organization and the like, was being shown in Canada's airports.

Fifth, North American gateway capacity issues were beginning to appear, leading to expansion plans and programs in Pittsburgh, Detroit, Cleveland, Buffalo and Newark.

Finally, and notably, the free trade agreement had recently been concluded.

So on August 18, 1989, the Minister of Transport announced his plan to develop Pearson International Airport to its optimum capacity. The minister's announcement set out a comprehensive strategy, including the potential development of additional runways and the modernization and redevelopment of terminals 1 and 2.

Paxport's business goals at that time were three-fold. First, we set out to promote a private financing alternative to government for both terminals and runways. Second, we set out to promote competition with the then owners of terminal 3 for further Pearson development through a proposal call. Third, we set out to promote an industrial strategy that would position an indigenous Canadian airport development industry to compete internationally for the \$45 billion international market expected in this decade.

[Traduction]

Voici, monsieur le président, la vision qu'avait Paxport de l'aéroport international Pearson, dès 1989:

En tant que principal aéroport plaque tournante du Canada, Pearson devrait assurer en toute efficacité des services commerciaux, de voyageurs, de fret et d'aviation générale pour tout le Canada.

En tant qu'aéroport international dans une région très en vue du fait de ses activités financières, industrielles et commerciales au Canada, Pearson devrait devenir le point d'accès par excellence à toute l'Amérique du Nord et faire concurrence à Chicago, New York, Atlanta et Los Angeles en tant que porte d'entrée et de sortie privilégiée par les voyageurs internationaux.

• 0940

Enfin, monsieur le président, il faut optimiser la contribution économique de l'aéroport à la région et au reste du pays.

Voilà quelle était la vision de Paxport en 1989. En outre, il faut bien comprendre quelle était la situation qui existait en 1989, au moment où Paxport amorçait ses travaux.

Tout d'abord, il fallait trouver environ un milliard et demi de dollars pour combler la différence entre ce dont disposait le ministère des Transports et le capital nécessaire pour améliorer et entretenir les immobilisations de nos grands aéroports canadiens.

Deuxièmement, la demande accrue à l'aéroport Pearson mettait à rude épreuve les installations existantes.

Troisièmement, Air Canada craignait que l'utilisation de la nouvelle et moderne aérogare 3 par Canadien International érode sa compétitivité à l'aérogare 2.

Quatrièmement, les aéroports canadiens s'intéressaient de plus en plus à des contrats d'exploitation d'aéroports par des étrangers, notamment par l'organisation qui exploite les aéroports en Grande-Bretagne.

Cinquièmement, on commençait à être à l'étroit dans les grands aéroports portes d'entrée de l'Amérique du Nord et on envisageait d'agrandir les aéroports de Pittsburg, de Detroit, de Cleveland et de Newark.

Enfin, et notamment, l'Accord de libre-échange venait tout juste d'être conclu.

Le 18 août 1989, le ministre des Transports annonçait un plan d'action visant à aménager de façon optimale l'aéroport international Pearson. Dans son annonce, le ministre établissait une stratégie exhaustive incluant l'aménagement éventuel de pistes supplémentaires de même que la modernisation et le réaménagement des aérogares 1 et 2.

Paxport avait donc à l'époque trois objectifs. Tout d'abord, nous voulions promouvoir le financement privé des deux aérogares et des pistes pour remplacer le gouvernement. Deuxièmement, nous voulions promouvoir la concurrence avec les propriétaires d'alors de l'aérogare 3 en vue d'un nouvel aménagement de l'aéroport Pearson, par le biais d'un appel de propositions. Troisièmement, nous voulions promouvoir une stratégie industrielle qui permettrait à une société canadienne d'aménagement aéroportuaire de livrer concurrence à d'autres compagnies étrangères pour avoir accès au marché international de 45 milliards de dollars prévu pour les années quatre-vingt-dix.

[Text]

Paxport believed some of the substantial reservoir of skill and experience in airport management within Transport Canada could in an appropriate private sector structure positively contribute to Canada's prosperity. Paxport's approach was to firmly establish a core Canadian competency in airport development by combining the best of the Canadian private sector with Transport Canada at Pearson International Airport.

This core competency would then be taken to world markets. Canadian airport management know-how and technologies would thus become competitively available in this growing marketplace. In an initial attempt to achieve these three goals, Paxport submitted an unsolicited proposal to the Minister of Transport in September 1989, soon after, one month after, he had called for an environmental assessment and review process regarding his proposal to expand Pearson's runway capacity. That process concluded in the fall of 1991, almost two years later.

While the environmental assessment review process ran its course, in my role as head of Paxport I continued to advocate the private sector alternative for Pearson terminal development through face-to-face meetings with officials of the Departments of Transport, Finance, Justice, Industry and International Trade, the Treasury Board, and the Privy Council Office. I also met political staff at the departments of Transport, Industry and Finance, the Treasury Board, the Deputy Prime Minister's Office and the Prime Minister's Office. As well, I met the ministers of the Crown, including the ministers of Transport, Finance and Industry, the Treasury Board; opposition transport and finance critics; and members of Parliament.

I met officials of Pearson International Airport; Ontario MPPs from Metropolitan Toronto; mayors, regional chairmen, city managers, commissioners of economic development from all Metropolitan Toronto municipalities; the chairman of Metropolitan Toronto; members of the Metropolitan Toronto airport task force; the tri-municipal committee; the Toronto Board of Trade air services committee; Brampton city council; the Mississauga board of trade airport committee; local airport authority representatives; chief executive officers from large Metro Toronto employers, including major financial and industrial concerns, with senior management of Air Canada and Canadian Airlines, with Toronto representatives of most other airlines operating out of Pearson International Airport, and the Air Transport Association of Canada.

Mr. Chairman, the list goes on and on, literally involving hundreds of stakeholders in the airport's future. The process was open and transparent. In each case, I explained Paxport's approach and its benefits. I sought and received many constructive suggestions, all of which found their way into our winning plan.

[Translation]

Pour Paxport, l'énorme réservoir de compétences et d'expérience en gestion aéroportuaire qui se trouvaient au ministère des Transports pouvait, au sein d'une structure privée appropriée, contribuer positivement à la prospérité du Canada. Paxport voulait établir fermement une compétence canadienne de base en aménagement aéroportuaire en combinant à l'aéroport international Pearson les meilleures compétences du secteur privé canadien et celles du ministère des Transports.

Cette compétence de base serait ensuite exportée sur les marchés mondiaux. Le savoir-faire et les techniques d'aménagement aéroportuaire du Canada pourraient alors être mis à la disposition d'un marché en expansion et être concurrentiels. Dans une première tentative pour réaliser les trois objectifs qu'elle s'était fixée, Paxport soumettait spontanément une proposition au ministre des Transports en septembre 1989; un mois plus tard, celui-ci demandait une évaluation environnementale de la proposition de Paxport. Ce processus s'est terminé presque deux ans plus tard, à l'automne de 1991.

Tandis que le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement suivait son cours, je continuais à la tête de Paxport de prôner le financement privé de l'aménagement de l'aérogare Pearson en rencontrant personnellement les représentants des ministères des Transports, des Finances, de la Justice, de l'Industrie et du Commerce international, du Conseil du Trésor et du Bureau du Conseil privé. Je rencontrais aussi les attachés politiques des ministères des Transports, de l'Industrie, des Finances, du Conseil du Trésor, ainsi que les adjoints politiques du vice-premier ministre et du premier ministre. Enfin, j'ai rencontré plusieurs ministres, notamment ceux des Transports, des Finances, de l'Industrie et du Conseil du Trésor; les porte-parole de l'opposition en matière de transports et de finances et, enfin, des députés.

J'ai rencontré des représentants de l'aéroport international Pearson, les députés provinciaux du Grand Toronto; les maires, présidents régionaux, directeurs municipaux, commissaires du développement économique de toutes les municipalités du Grand Toronto; le président du Conseil de ville du Grand Toronto; les membres du groupe d'étude de l'aéroport de Toronto; le comité trimunicipal; le comité des services aériens de la Chambre de commerce de Toronto; le Conseil de ville de Brampton; le comité des services aériens de la Chambre de commerce de Mississauga; les représentants locaux de l'administration aéroportuaire; les PDG des grands employeurs du grand Toronto, y compris les grandes sociétés industrielles et financières; la direction d'Air Canada et de Canadien; les représentants à Toronto de la plupart des autres lignes aériennes ayant un comptoir à l'aéroport Pearson et, enfin, l'Association du transport aérien du Canada.

Monsieur le président, la liste est encore longue; j'ai rencontré littéralement des centaines de gens intéressés à l'avenir de l'aéroport. Tout s'est fait de façon ouverte et transparente. À chaque rencontre, j'expliquais ce que préconisait Paxport et les avantages qu'elle pouvait en tirer. Les nombreuses suggestions constructives que j'ai reçues ont toutes été incorporées dans notre plan gagnant.

[Texte]

In March 1992, Transport Canada, consistent with the announced intention to do so by the Minister of Transport 17 months earlier, issued its request for proposals. Throughout the period between 1989 and the award on December 7, 1992, Paxport faithfully adhered to the following success factors in the pursuit of its three goals.

First, we relied on strong analytical foundations, which underlay our development proposals; second, exemplary employee-employer relations characterized our operations; third, flexible financial arrangements were offered to ensure productive government and Paxport relationships; fourth, exemplary air carrier relations were developed and maintained; fifth, a full-service capability was offered, on the curbside, in the terminal and on the apron; sixth, a superior public affairs capability was provided to ensure an informed travelling public; and finally, a strong economic development focus was maintained.

That faithful adherence led to the choice of Paxport's proposal as the best overall acceptable, following an exhaustive audit of the whole evaluation process by the firm of Raymond, Chabot, Martin, Paré.

Mr. Chairman, I pointed out earlier that I no longer led the all-Canadian Paxport team, following the December 7, 1992, announcement.

Today Bill C-22 speaks for itself. Something went very wrong between December 7, 1992, and December 3, 1993, when the new government announced the cancellation of the Pearson contract. I'm very disappointed by the outcome, whatever may be its justifiable causes. The public interest, which I and others had tried so very hard to accommodate, was apparently sullied in the end. The whole matter, regardless of its merits, became extraordinarily politicized.

Now, Mr. Chairman, I conclude where I began five years ago. Pearson International Airport needs major investment and improvement if it is to succeed in its central role in Canada's aviation system. Our collective energies, Mr. Chairman, should be focused now on making that happen in the public interest. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Hession, for your report.

We'll open it up to questioning, beginning with Mr. Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur Hession, je vous remercie d'avoir accepté de venir témoigner devant notre Comité. Je pense que vous faites preuve d'une franchise que j'apprécie énormément. J'ai eu l'occasion d'examiner votre curriculum vitae, votre carrière, et j'ai cru comprendre que vous êtes un ancien haut fonctionnaire, ex sous-ministre de l'Industrie. Vous avez travaillé aussi à Approvisionnement et Services, donc vous êtes en mesure de bien comprendre et de savoir comment les contrats sont octroyés.

J'aurais peut-être quelques petites questions à vous poser. Lors de votre embauche à titre de président de Paxport, quelles relations avez-vous conservées avec la firme Hession, Neville et Associés?

[Traduction]

En mars 1992, conformément à ce qu'avait annoncé le ministre des Transports 17 mois plus tôt, le ministère publiait son appel d'offres. Entre 1989 et le 7 décembre 1992, date à laquelle le contrat a été octroyé, Paxport a fidèlement respecté les facteurs suivants qui lui ont permis d'atteindre avec succès ses trois objectifs.

Tout d'abord, nous nous sommes fondés sur de fortes bases analytiques qui sous-tendaient nos propositions d'aménagement; deuxièmement, des relations syndicales-patronales exemplaires caractérisaient toutes nos opérations; troisièmement, nous avons proposé des arrangements financiers des plus souples pour assurer une relation productive entre le gouvernement et la Paxport; quatrièmement, nous avons établi et maintenu des liens exemplaires avec les transporteurs aériens; cinquièmement, nous avons offert toute une gamme de services, entretien compris, aux linéaires d'accostage, à l'aérogare et à l'aire de trafic; sixièmement, nous avons mis sur pied un service d'affaires publiques de haute qualité pour assurer l'information complète des voyageurs; et enfin, nous avons maintenu notre objectif de développement économique fort.

C'est grâce à tous ces facteurs que la proposition de Paxport a été jugée comme étant la meilleure de toutes, une vérification exhaustive de tout le processus d'évaluation ayant été effectuée au préalable par la firme Raymond, Chabot, Martin, Paré.

Monsieur le président, j'ai expliqué qu'à la suite de l'annonce du 7 décembre 1992, on me relevait de mes fonctions à la tête de l'équipe de Paxport entièrement composée de Canadiens.

Or, aujourd'hui, le projet de loi C-22 parle de lui-même. Quelque chose a mal tourné entre le 7 décembre 1992 et le 3 décembre 1993, date à laquelle le nouveau gouvernement a annoncé qu'il annulait le contrat de Pearson. J'en suis extrêmement déçu, quels que soient les motifs invoqués pour justifier cette décision. En fin de compte, on a, semble-t-il, fait fi de l'intérêt public dont moi-même et d'autres avions tant voulu tenir compte. Autrement dit, malgré les qualités du projet, toute l'affaire est devenue politisée au plus haut point.

Monsieur le président, je termine comme j'avais commencé il y a maintenant cinq ans. Il faut investir énormément dans le réaménagement de l'aéroport international Pearson si l'on veut lui préserver un rôle clé dans l'infrastructure aéroportuaire du Canada. Nous devrions collectivement nous atteler à cette tâche, monsieur le président, pour le plus grand intérêt de la population. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Hession, de votre compte rendu.

Monsieur Guimond, vous pouvez poser la première question.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. Hession, thank you for having accepted to appear before our committee. I appreciate very much your candiness. I had the opportunity of reading your resume and noted that that you have a long career as a senior official and as a deputy minister of Industry. Since you also worked for Supply and Services, you are able to understand from the inside how contracts are awarded.

I might have a few questions for you. When you were appointed president of Paxport, what relations did you have with Hession, Neville and Associates?

[Text]

Mr. Hession: At the time I was hired by Paxport, Mr. Chairman, I had no relationship with Hession, Neville and Associates. The firm didn't exist. Indeed, in October of last year I purchased the firm known as William H. Neville and Associates, and it created thereby Hession, Neville and Associates.

• 0950

M. Guimond: Si vous avez été retenu pour occuper le poste de président de Paxport Management Inc., c'était certainement en fonction des contacts et des relations privilégiées que vous pouviez avoir avec la haute fonction publique fédérale canadienne?

Mr. Hession: Is there a question, Mr. Chairman?

The Chairman: Is there a question, Mr. Guimond?

M. Guimond: Si vous avez été embauché à titre de président de Paxport Management Inc., était-ce en raison que vous aviez, eu égard à votre carrière antérieure, des contacts privilégiés avec la haute fonction publique canadienne? Est-ce exact?

Mr. Hession: Mr. Chairman, I can only speculate on the reasons for my recruitment by my shareholders at the time. I am sure that my public service as well as my private sector background impacted on that decision.

I should point out to the member that for the 16 years I was in the private sector, the vast majority of that time was spent here in Ottawa in various marketing and sales functions, representing, for example, the IBM company, among others, in selling products and services to the Government of Canada. So I had a long-standing appreciation of the machinery of government and the key decision-makers therein.

There is no question that as a result of my public service, my understanding of that process and that machinery did deepen. But I can assure you that one of the reasons, I think, I was hired under the public service in the first place was that I had such a lengthy involvement as a provider of service and a seller of goods to the Government of Canada.

M. Guimond: Avez-vous—si on en vient à la démarche de privatisation de Pearson—embauché des lobbyistes pour vous assister dans vos démarches?

Mr. Hession: Yes, Mr. Chairman, I did so. Specifically, I hired William Neville, Hugh Riopelle and John Legate.

Over a period of almost four years those gentlemen worked under my direction to accomplish two simple goals. One was to help me understand the policy expectations of the government, and the second was to help me convey to the government the responses of my company to those policy expectations.

I should tell you, although you didn't ask me, sir, that for the entire four-year period the lobbying expenditures were less than \$200,000 for three people. It was a relatively modest undertaking, in the scheme of things.

M. Guimond: Peut-on ajouter à cette liste de lobbyistes William G. Fox et Heather Conway?

[Translation]

M. Hession: Lorsque j'ai été embauché par Paxport, je n'avais aucun lien avec la firme Hession, Neville et Associés, puisque celle-ci n'existait pas encore. Ce n'est qu'en octobre dernier que j'ai acheté une boîte connue sous le nom de William Neville Associés que j'ai transformée en Hession, Neville et Associés.

Mr. Guimond: If you were appointed chief executive officer of Paxport Management Inc. it was no doubt because you had special contacts among the senior public servants of the federal government.

M. Hession: Est-ce une question, monsieur le président?

Le président: Est-ce une question que vous posez, monsieur Guimond?

Mr. Guimond: Was not the reason why you were hired as a chief executive officer of Paxport Management Inc. the fact that you had a special relationship with the upper management of the public service, in view of your previous career? Am I not right?

M. Hession: Monsieur le président, si j'ai été recruté à l'époque par mes actionnaires, la raison peut faire l'objet de spéculations, mais il est certain que ma carrière dans la fonction publique ainsi que mon expérience du secteur privé ont dû jouer un rôle dans cette décision.

Je voudrais faire remarquer au député que sur les 16 années où j'ai travaillé pour le secteur privé j'ai passé la grande majorité de celles-ci à Ottawa, dans divers postes où j'ai été chargé de vente et de commercialisation de certains produits et services au gouvernement du Canada, par exemple, entre autres, pour la société IBM. C'est ainsi que j'ai appris à comprendre les rouages du gouvernement qui détenait les clefs du pouvoir en matière de décision.

Mes années dans la fonction publique n'ont fait, sans nul doute, qu'approfondir ma connaissance de l'appareil gouvernemental et des procédures à suivre, mais je puis vous assurer que l'une des raisons principales pour lesquelles j'ai été embauché par la fonction publique est ma longue expérience en tant que fournisseur de services et vendeur de marchandises au gouvernement du Canada.

Mr. Guimond: Let's address now the privatization of Pearson airport: did you hire lobbyists to help you in that process?

M. Hession: Oui, c'est effectivement ce que j'ai fait, monsieur le président. J'ai engagé les services de William Neville, de Hugh Riopelle et de John Legate.

Sur une période de près de quatre ans, ces messieurs, sous ma direction, ont visé deux objectifs simples: le premier, m'aider à comprendre les orientations politiques du gouvernement, et le second, m'aider à transmettre au gouvernement les suites que comptait donner ma société à ces orientations politiques.

J'ajouterais, bien que vous ne m'ayez pas posé la question, que ces trois lobbyistes, sur une période de quatre ans, nous ont coûté moins de 200 000\$. Compte tenu de l'ampleur du projet, c'est une dépense relativement modeste.

Mr. Guimond: Could we add to this list of lobbyists William G. Fox and Heather Conway?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Hession: You may do so. These were not people I contracted for their services. My understanding is that Mr. Fox may have been retained by my competitor in this particular procedure. Heather Conway is an employee who had worked for Bill Neville, so to the extent she may have had some involvement, it would have been indirect.

M. Guimond: J'ai apprécié que vous nous ayez donné le montant dépensé en lobbying. Pouvez-vous vous engager à déposer devant notre Comité un sommaire de vos dépenses en lobbyistes pour le temps où vous assumiez la présidence de Paxport Management Inc.

Mr. Hession: I am at a bit of a disadvantage in that respect, Mr. Chairman. Not being an officer of the company at this time, having disassociated myself from the business of the company, and having been terminated by the shareholder, I don't have access to that information. From personal knowledge, however, I do know that the total expenditure, as I said, was less than \$200,000 during the period of my management, which was almost four years.

M. Guimond: Avez-vous présenté, au soutien de votre soumission pour l'acquisition de Pearson, une analyse financière complète comme c'est habituellement exigé lorsque vient le temps de procéder à un appel par soumission?

Mr. Hession: Yes, a complete financial analysis was submitted. It was in the form of a so-called business plan, which arrayed for the government all of the expenses and all of the revenues presumed by the company that led to what we believed then, and believe now, was a highly beneficial financial scheme for the government, the people of Canada, the users of the airport and, of course, yielded an adequate return to my investors.

M. Hession: Si vous le voulez, mais ce ne sont pas des gens dont j'ai retenu les services. C'est mon concurrent qui a engagé M. Fox pour cette procédure, et Heather Conway est une employée au service de Bill Neville, de sorte que toute intervention de sa part aurait été indirecte.

Mr. Guimond: I appreciate the fact that you indicated the amount you spent in lobbying. Could you undertake to table before our committee a summary of your expenses for lobbyists during the time when you were the chief executive officer of Paxport Management Inc.

M. Hession: Là vous me prenez un peu au dépourvu, monsieur le président, car n'étant plus au service de cette société dont je ne suis plus non plus l'associé, et ayant été démis de mes fonctions par l'actionnaire, je n'ai pas accès à cette information. Je sais toutefois pertinemment que les dépenses totales étaient, comme je l'ai dit, inférieures à 200 000\$ pendant la période où j'étais en fonction, soit un peu moins de quatre ans.

Mr. Guimond: In your tender for the acquisition of Pearson airport, did you submit a complete financial analysis as is usual when you bid for a tender?

M. Hession: Oui, nous avons effectivement présenté une analyse financière complète. C'était sous forme de ce qu'on appelle un plan opérationnel, dans lequel un tableau était dressé, pour le gouvernement, de toutes les dépenses et de toutes les recettes prévues par la société. C'est ce qui a décidé ce dernier à souscrire à ce que nous considérons—et considérons encore—comme un projet financier hautement avantageux pour le gouvernement, pour le peuple canadien, pour les usagers de l'aéroport et, bien entendu, pour les investisseurs auxquels il devait rapporter des bénéfices satisfaisants.

• 0955

M. Guimond: Avez-vous fait des calculs de rentabilité en ce qui concerne le projet de privatisation de Pearson, et si oui, accepteriez-vous de les déposer devant notre Comité?

Mr. Hession: Again, Mr. Chairman, I'm at a disadvantage, not having control of those documents at this time. My recollection of the proposal submitted by Paxport, as distinct from the contract ultimately signed by the partnership in October of last year, is that the returns to the company per se could be characterized in the normal range of public utility types of returns. They were deemed to be reasonable in that respect by our financial advisers.

M. Guimond: Avez-vous eu des contacts avec Robert Nixon qui a été mandaté par le gouvernement actuel pour enquêter sur cette affaire en octobre?

Mr. Hession: No, Mr. Chairman.

M. Guimond: Avec Robert Wright?

Mr. Hession: Yes, Mr. Chairman. I participated in a meeting approximately two weeks ago in Toronto, a meeting called for the purpose of hearing Mr. Wright explain to those of us who were considering claims related to the cancellation of the contract, the process that he was in the course of managing then, and indeed now.

Mr. Guimond: Did you calculate the profitability of that project and, if so, could you provide those figures?

M. Hession: Là encore, monsieur le président, je ne suis pas particulièrement bien placé pour cela, car je n'ai plus accès à ces documents, mais je crois me souvenir que la proposition présentée par Paxport différait du contrat signé, en fin de compte, par la société en nom collectif en octobre dernier en ce que les bénéfices se classaient dans la catégorie de ce que l'on a l'habitude d'avoir comme bénéfices dans les entreprises d'intérêt public. À cet égard, nos conseillers financiers les ont jugés raisonnables.

Mr. Guimond: Were you in contact with Robert Nixon, who was appointed last October by the current government to launch an inquiry on this matter?

M. Hession: Non, monsieur le président.

Mr. Guimond: With Robert Wright?

M. Hession: Oui, monsieur le président. Il y a environ deux semaines j'ai participé, à Toronto, à une réunion qui avait pour objet d'entendre M. Wright expliquer la procédure qui était en cours—et qui l'est encore—à l'intention de ceux d'entre nous qui envisageons de faire une demande d'indemnisation pour annulation de ce contrat.

[Text]

M. Guimond: Qui a pris l'initiative de la rencontre il y a 15 jours? Est-ce que c'est vous ou M. Wright?

Mr. Hession: I believe it was neither. I stand to be corrected on this, Mr. Chairman, but I believe it was the partnership who requested of Mr. Wright his assistance in explaining his process to the so-called third party claimants. In other words, it would have been the so-called T1T2 Limited Partnership who probably made that request.

M. Guimond: Avec l'autre groupe, *Claridge Properties*, quand les négociations ont-elles commencé et qui a pris l'initiative encore une fois?

Mr. Hession: Mr. Chairman, I'm unable to provide you with a specific date, except to say those discussions began in December of 1992.

M. Guimond: Et qui en a pris l'initiative?

Mr. Hession: Mr. Chairman, I'm unable to answer that question. I can only speculate on how those discussions were initiated.

M. Guimond: Est-ce que c'est sous votre présidence que les négociations ont commencé, quand vous étiez président de Paxport?

Mr. Hession: No, Mr. Chairman. I had been brushed aside in favour of the then chief executive, Jack Matthews.

M. Guimond: Si on parle du lobbyiste Fred Doucet, est-il exact que l'une des raisons majeures pour laquelle il a été embauché, consistait surtout à influencer le bureau du premier ministre, où il avait ses entrées, et faire en sorte que le bureau du premier ministre approuve la création d'un consortium Paxport et Claridge?

Mr. Hession: I don't know, Mr. Chairman. I did not hire Mr. Doucet. I was aware that he'd been hired. I don't know what his terms of reference were.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Thank you for coming here, Mr. Hession. Could you give me a couple of bits of information, first regarding the input of the original bid? Was this an unsolicited proposal from Paxport to the government?

Mr. Hession: In September 1989, which succeeded by one month the transport minister's announcement that he intended to seek approval to the development of runways at Pearson, we submitted a proposal, the simple purpose of which was to signal to the government that there was a private sector financing alternative to the status quo.

• 1000

I had knowledge, as I reported in my opening statement, that Transport Canada was \$1.5 billion short of what it believed was its capital expenditure requirements in the ensuing three years.

We simply took the initiative to put an alternative before the government, and the minister in particular. The alternative contemplated a fairly simple idea with a lot of complex, underlying analysis to the effect that the inherently commercial benefits of operating the terminals could create value that, in turn, could be transferred to help finance the runways. So we believed it was essentially a win-win situation.

[Translation]

Mr. Guimond: Who initiated the meeting which took place a fortnight ago? Was it you or Mr. Wright?

M. Hession: Ni l'un ni l'autre, mais je fais peut-être erreur, monsieur le président. Je crois que c'est la société en nom collectif qui a prié M. Wright d'expliquer aux tiers lésés la procédure qu'il suivait. Autrement dit, c'est probablement la société dite Société en commandite T1T2 qui a convoqué cette réunion.

Mr. Guimond: When did the negotiations start with Claridge Properties, the other group, and who then initiated them?

M. Hession: Monsieur le président, je ne saurais vous donner de date précise, sinon pour dire que ces discussions ont commencé en décembre 1992.

Mr. Guimond: And who initiated them?

M. Hession: Je ne connais pas la réponse à cette question, monsieur le président, et je ne peux que me livrer à des spéculations sur l'instigateur de ces discussions.

Mr. Guimond: Did negotiations start while you were chief executive officer of Paxport?

M. Hession: Non, monsieur le président, j'avais été évincé et supplanté par Jack Matthews, alors directeur général.

Mr. Guimond: The name of the lobbyist Fred Doucet has been mentioned. Isn't one of the major reasons why he was hired the fact that he had access to the Prime Minister's office where he would be able to get the Prime Minister's office to approve the setting up of a Paxport and Claridge consortium?

M. Hession: Je n'en sais rien, monsieur le président, ce n'est pas moi qui ai retenu les services de M. Doucet. J'étais simplement au courant, sans savoir quel était son mandat.

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Merci d'être venu, monsieur Hession. Pouvez-vous me donner quelques renseignements sur la première soumission? S'agissait-il d'une soumission non sollicitée adressée par Paxport au gouvernement?

M. Hession: Nous avons présenté une soumission en septembre 1989, soit un mois après le communiqué, par le ministre des Transports, de son intention de demander l'approbation pour la construction de pistes d'atterrissage à Pearson, notre objectif étant tout simplement de signaler au gouvernement qu'il existait, dans le secteur privé, des ressources permettant une solution de rechange au statu quo.

Je savais, comme je l'ai mentionné dans mon introduction, que Transports Canada était à court de 1,5 milliard de dollars sur ce que ce ministère pensait avoir en dépenses d'immobilisations au cours des trois prochaines années.

C'est alors que nous avons pris l'initiative de présenter au gouvernement, et en particulier au ministre, une proposition de rechange, basée sur la notion relativement simple, mais appuyée par une analyse financière complexe, montrant que les bénéfices dérivant de l'exploitation des aéroports pouvaient servir à aider à financer les pistes d'atterrissage. C'était une situation où chacune des deux parties ne pouvait que gagner.

[Texte]

Mr. Gouk: Was the tender that was forthcoming as a result of this unsolicited bid similar in nature to the manner in which you proposed to operate it in your opening offer?

Mr. Hession: The only similarity to the ultimate proposal call vis-à-vis the original unsolicited proposal was the inclusion in the proposal call of an invitation to the bidders to describe for the government how the management of the airport could be used to maximize Canada's capability to deliver airport development services competitively in the world market. In effect, an industrial strategy character was added to the proposal call that might not otherwise have been there. I'm speculating to a certain extent, but if I had to make a conclusion, that would be my conclusion.

Mr. Gouk: You mentioned that flexible financial arrangements, as part of your package, made it operate very well. Was the arrangement with the government of the 40% rebate on the rentals over the first four years of the contract part of how you envisioned flexible financial arrangements?

Mr. Hession: No, there was no such rebate in my proposal.

Mr. Gouk: Then what exactly was your notion of beneficial, flexible financial arrangements?

Mr. Hession: It related very much to sharing by the government in the successful operation of the facilities. As we, as managers, increased the value of the assets and increased the cashflows therein, there would be an accelerated benefit passed on to the government in the form of the ground-lease payments and the like. It was very much the creation of a common interest in the financial performance of the facilities.

Mr. Gouk: Were you or Paxport involved in the negotiation of the 15% rebate the airlines would get from the government?

Mr. Hession: The arrangement that flowed from that issue occurred only after the proposals were submitted. In fact, it created very considerable consternation in my own mind that such a material consideration, as a long-term undertaking by Transport Canada to Air Canada for a beneficial lease rate for a period of up to 40 years, was not known to us at the time bids were requested.

As I recall, we learned of that about two to three months into the negotiations. Quite frankly, we were absolutely blindsided by that. It had a very significant effect on the negotiations, both with respect to their delay and with respect to the outcome you've described: the need to provide a form of rebate back to Air Canada specifically, not the airlines as a whole.

Mr. Gouk: It also covered foreign airlines, did it not?

Mr. Hession: I don't believe so.

Mr. Gouk: It was my understanding that it did but I won't dwell on it.

One of the arguments that was rather successfully forwarded by Paxport during the bid process was the idea of the government needing competition to go against terminal 3. How do you reconcile selling your position with the fact you later amalgamated with your competition?

[Traduction]

M. Gouk: L'appel d'offres lancé à la suite de cette proposition non sollicitée correspondait-il à la façon dont vous proposiez de mener vos opérations dans votre offre initiale?

M. Hession: La seule ressemblance entre la soumission qui a été acceptée et la proposition initiale non sollicitée était l'inclusion d'une invitation aux soumissionnaires d'expliquer comment la gestion de l'aéroport pourrait permettre à l'aéroport de se placer avantageusement sur le marché mondial. Une stratégie industrielle a été préconisée, dans la soumission, qui autrement n'y aurait pas été. Je me livre un peu à des spéculations, mais c'est là la réflexion que je vous livre en guise de conclusion.

M. Gouk: Vous disiez que dans votre offre vous proposiez des modalités financières très souples qui permettaient un bon fonctionnement. L'entente conclue avec le gouvernement sur le rabais de 40 p. 100 sur les locations pendant les quatre premières années du contrat faisait-elle partie de ces modalités financières souples que vous envisagez?

M. Hession: Non, ce rabais ne figurait pas dans ma proposition.

M. Gouk: Qu'entendiez-vous alors exactement par des modalités financières souples et avantageuses?

M. Hession: Il s'agissait d'un partage, avec le gouvernement, de l'exploitation avantageuse des installations. Nous entendions, nous, augmenter la valeur des avoirs et la trésorerie, et il en résulterait des bénéfices accélérés transférés au gouvernement sous forme de paiements de baux fonciers et autres. Ainsi, les deux parties étaient intéressées à la performance financière des installations.

M. Gouk: Est-ce que vous-même, ou Paxport, avez participé aux négociations sur le rabais de 15 p. 100 que les compagnies aériennes obtiendraient du gouvernement?

M. Hession: C'est seulement après que les propositions aient été faites que cette disposition a été prise. J'avoue d'ailleurs avoir été consterné d'apprendre que Transports Canada avait accordé à Air Canada un loyer aussi avantageux sur une période si longue, soit 40 ans, engagement qui n'avait pas été porté à notre connaissance au moment où l'appel d'offres avait été lancé.

Si j'ai bonne mémoire, les négociations étaient entamées depuis deux à trois mois lorsque nous avons eu connaissance de cette disposition. Nous avons été pris entièrement par surprise, et cette révélation a eu un effet considérable sur les négociations, tant sur leur durée que sur l'issue que vous avez décrite, à savoir la nécessité d'assurer spécifiquement à Air Canada une forme de rabais, mais non aux compagnies aériennes dans leur ensemble.

M. Gouk: Les compagnies aériennes étrangères aussi, n'est-ce pas?

M. Hession: Non, je ne le crois pas.

M. Gouk: Je croyais pourtant que c'était bien là la condition, mais je ne vais pas m'obstiner sur ce point.

Dans sa soumission, Paxport défendait avec un certain succès, la thèse selon laquelle le gouvernement avait besoin de concurrence contre l'aérogare 3. Comment justifiez-vous cette position alors que plus tard vous vous êtes associé à votre concurrent?

[Text]

Mr. Hession: I probably personified the competitive position, having led the organization that professed the merits of that particular positioning. There was, on the other hand, largely within Transport Canada, a strong belief among senior managers that there were significant synergies to the scenario that would have the terminal 3 operator and the terminals 1 and 2 operator the same.

In the end that view prevailed. It's not to suggest there aren't merits in a synergistic relationship between the three; nor are there any demerits in a competitive situation necessarily. But there was a difference of opinion, and the opinion that prevailed, I would postulate, was that largely internal to Transport Canada; namely, that the three terminals would be operated as one.

• 1005

Mr. Gouk: Are you suggesting, then, that this was more a desire by Transport Canada than an inability to meet the financial requirements by Paxport?

Mr. Hession: It's difficult, in the way in which this whole matter unfolded, to answer your question. The sequence of events was basically as follows. The decision to maximize the synergies was taken before the final tests were applied as to Paxport's financial capacity. So the question of Paxport's financial capacity, in the end, didn't actually get resolved. In other words, the T1T2 partnership got created before that issue was finally resolved or not resolved, as the case may be.

Mr. Gouk: You're suggesting, then, that it might well have been possible for Paxport to operate this financially successfully by themselves.

Mr. Hession: One could speculate to that extent.

Mr. Gouk: No, I ask you that from your point of knowledge.

Mr. Hession: Yes. I understand. I was going to go on from that point simply to say that, bearing in mind that at that point I was no longer running the Paxport operation per se, I would judge that it would have been quite difficult for Paxport to meet what I perceived to be the government's tests.

Mr. Gouk: Do you think it is normal to enter into a bid process this large without the financial wherewithal to carry it out if you're successful?

Mr. Hession: At the time of entering into the bid process, that was not the question. Indeed, the capacity to meet the financial requirements was believed to be there. What we're talking about is a dynamic here that found the partners to the Paxport consortium experiencing difficulties in the early months of the negotiations, which difficulties did not exist, or did not appear to exist, at the time of the actual bidding.

Mr. Gouk: I am curious about just one thing. The manner in which you have suggested several times this morning, that you are not longer part of Paxport, that you have separated, gives the impression that it was done under prejudicial conditions. Yet I assume that you still have a very close working relationship with Paxport. Is that true?

[Translation]

M. Hession: En tant que directeur d'une société qui vantait les avantages de la concurrence, je me devais d'adopter cette position, mais certains hauts fonctionnaires de Transports Canada étaient persuadés que si les trois aéroports fonctionnaient avec le même opérateur, l'effet de synergie serait considérable.

C'est cette opinion qui l'a finalement remporté. Je ne prétends nullement que l'exploitation des trois aéroports par une seule société n'est pas un effet de synergie, ni d'ailleurs que la concurrence présente nécessairement des inconvénients. Mais il y avait divergence de vues et la position qui a prévalu a été celle qui, d'après moi, correspondait à l'optique de Transports Canada, à savoir que les trois aéroports fonctionneraient comme une seule entité.

M. Gouk: Etes-vous en train de nous dire que cette position résultait plus du désir de Transports Canada que de l'incapacité de Paxport de satisfaire certaines exigences financières?

M. Hession: Il est difficile de répondre à cette question compte tenu du déroulement de tout le processus. Les événements se sont succédés à peu près comme suit. La décision de maximiser les synergies a été prise avant que ne soient effectués les tests finals portant sur la capacité financière de Paxport. La question de la capacité financière de Paxport n'a donc pas été résolue, en fin de compte. Autrement dit, la société en commandite T1T2 a été créée avant que cette question ne soit tirée au clair.

M. Gouk: Vous nous dites donc que Paxport aurait peut-être très bien pu elle-même faire de l'exploitation une réussite financière.

M. Hession: On pourrait certainement le supposer.

M. Gouk: Je vous demande de répondre en fonction de vos connaissances particulières.

M. Hession: D'accord. Je comprends. J'allais dire tout simplement, et il faut ici savoir que je ne dirigeais plus les activités de Paxport à l'époque, que j'estime qu'il aurait été assez difficile pour Paxport de correspondre à ce que j'imagine être les critères gouvernementaux.

M. Gouk: Trouvez-vous normal qu'une société participe à un processus de soumission de cette envergure sans avoir les reins assez solides sur le plan financier pour assurer l'exécution, le cas échéant?

M. Hession: La question ne se posait pas au début du processus de soumission. En effet, on estimait que la capacité financière était acquise. Il faut bien comprendre que la situation était en évolution: les partenaires du consortium Paxport ont connu des difficultés au cours des premiers mois de négociation. Or, ces difficultés n'existaient pas, ou tout au moins, ne semblaient pas exister, au moment du dépôt de la soumission.

M. Gouk: Il y a un aspect qui a piqué ma curiosité. Vous avez laisser entendre ce matin à diverses reprises que vous ne faites plus partie de Paxport, que vous l'avez quitté et vous le faites d'une telle manière, me semble-t-il, que vous laissez entendre que cela s'est fait dans un contexte préjudiciable. Or, je suppose que vous continuez d'entretenir des rapports de travail très étroits avec Paxport. Est-ce vrai?

[Texte]

Mr. Hession: I do not. I am reluctant to say much beyond that, perhaps except, through the Chair, to indicate that I am acting legally with respect to my rights in the form of a management agreement with Paxport, which rights, in my opinion, obviously have been sullied by my termination early in 1992.

Setting that aside, I believe the key to all of this is the sequence I described earlier, that having to do with the formation of the partnership prior to the issue of Paxport's financial condition being resolved.

Mr. Fontana (London East): Thank you, Mr. Hession, for agreeing to come before this committee.

I thank you for the historical story on Pearson and also your c.v.

I want to get to a couple of points that need to be highlighted. I think they've been asked, but I would like you to expound upon them.

You indicated that you became involved with Paxport some four or five years ago, in 1989. Were you in fact part of the unsolicited proposal in September 1989?

Mr. Hession: Yes, I led that effort.

Mr. Fontana: In fact, by the events, on December 6, 1992, when the federal government accepted the Paxport proposal, you said that on December 7 you were fired.

Mr. Hession: No, I was terminated about three months later. What happened on December 7 was that as president I was succeeded by the appointment of a chief executive officer, who assumed control of the company at that stage. I effectively became an advisor to the company at that stage.

Mr. Fontana: On December 7.

Mr. Hession: Yes.

Mr. Fontana: Having done such a good job for Paxport, I find it passing curious that they would have, as you said, brushed you aside practically the day after the government announced that Paxport was a successful company.

Mr. Hession: So did I. I found that passing strange as well.

[Traduction]

M. Hession: Ce n'est pas le cas. Je suis réticent à en dire davantage, sauf pour préciser à la présidence que j'agis dans la légalité, conformément aux droits qui sont les miens en vertu d'une entente de gestion avec Paxport, lesquels droits, selon moi, ont été ternis de toute évidence par ma cessation d'emploi qui a eu lieu au début de 1992.

Cela dit, j'estime que la clé de tout est ce déroulement que j'ai décrit plus tôt et qui a abouti au fait que la société en nom collectif a été constituée avant que ne soit résolue la question de la situation financière de Paxport.

M. Fontana (London-Est): Merci, monsieur Hession, d'avoir accepté de comparaître devant ce comité.

Je vous remercie de l'historique que vous nous avez fait au sujet de Pearson, et aussi de votre curriculum vitae.

Certains aspects méritent éclaircissement, d'après moi. Ils ont déjà été soulevés, mais j'aimerais que vous nous en disiez davantage.

Vous nous dites avoir commencé à participer aux activités de Paxport il y a de cela quelque quatre ou cinq ans, en 1989. Avez-vous été associé à la proposition non sollicitée de septembre 1989?

M. Hession: Oui, c'est moi qui dirigeais l'effort.

M. Fontana: En réalité, le 6 décembre 1992, date à laquelle le gouvernement fédéral a accepté la proposition de Paxport, vous aviez été congédié: vous l'avez été le 7 décembre, selon ce que vous nous avez dit.

M. Hession: Non, ma cessation d'emploi a eu lieu trois mois plus tard. Le 7 décembre, j'ai été remplacé, à titre de président, par un directeur général, nommé pour assumer la direction de la société. Je suis devenu à toutes fins utiles un conseiller auprès de la société à ce moment-là.

M. Fontana: Le 7 décembre.

M. Hession: En effet.

M. Fontana: Puisque vous aviez fait du si bon travail pour Paxport, il me semble assez étonnant qu'ils vous aient mis de côté, comme vous l'avez dit, pratiquement le lendemain même de l'annonce par le gouvernement de la réussite de Paxport.

M. Hession: Je pourrais en dire autant. J'ai trouvé cela plutôt étrange, moi aussi.

• 1010

Mr. Fontana: You also indicated that, without your knowledge, obviously some negotiations were going on between Paxport and Claridge or the new partnership. You said you don't know why, but you suggested the financial situation of Paxport may not have been as strong and therefore Paxport obviously needed another partner. As president of the company of Paxport, you obviously would have known.

Like Mr. Gouk, I find it rather curious that a government would enter into something or announce the successful bidder without testing or wanting to find out whether or not this company was actually capable of fulfilling a contractual

M. Fontana: Vous nous avez dit également que, à votre insu, certaines négociations avaient évidemment lieu entre Paxport et Claridge ou le nouveau partenariat. Tout en disant ne pas savoir pourquoi, vous avez laissé entendre que la situation financière de Paxport n'était peut-être pas très forte et que Paxport avait donc besoin d'un autre partenaire. À titre de président de Paxport, vous l'auriez certainement su.

À l'instar de M. Gouk, je trouve plutôt curieux qu'un gouvernement prenne un engagement ou annonce le choix d'un soumissionnaire sans avoir vérifié dans quelle mesure la société retenue était en mesure de respecter les termes d'une entente

[Text]

agreement, or a tender for that matter. As president of that corporation, you just said you thought it was going to be difficult for Paxport to fulfill that. It didn't have the financial base perhaps. Can you just fill us in a little more?

Mr. Hession: Yes, I'll attempt to do that, Mr. Chairman.

First, let me clarify something, Mr. Fontana, if you heard me say that I had no knowledge of the negotiations between Paxport and Claridge. That's not what I meant to say. I did have knowledge. I just didn't know what precipitated those negotiations. I think that was the question I was asked. That's what I meant to say in my answer.

On the question of the financial condition of Paxport, the dynamics are very important here. At the time of the bidding, there appeared to be a particularly strong proposal made by the then Paxport shareholders. It was following the bidding and during the evaluation period—in fact it was very close to the end, if not slightly past the end of that period—that potential difficulties began to appear.

It wasn't necessarily in the nature of any one shareholder necessarily having a problem, but some of the shareholders began to question their long-term commitment to that project. You'll have to speak to them to actually find out what their motivation was. However, as a matter of fact, Ellis-Don, who was one of the shareholders going into the bid, withdrew. That created a vacuum that needed to be filled by some other shareholder or yet-to-be-identified shareholder. There was a lot of activity during that period to, in effect, find replacement shareholders for any shareholders who quit the field.

The only other shareholder that in a sense quit the field was Wood Gundy. The chairman of that company explained to me his reason for doing that. It was because the return on his investment, after the T1T2 Limited Partnership was formed, was simply no longer adequate to maintain his interest.

Mr. Fontana: Can I just ask you how many shareholders Paxport actually had going into this whole thing?

Mr. Hession: Frankly, I'd have to do a recount, but it would have been in the order of six or seven I think.

Mr. Fontana: Were they all equal shareholders?

Mr. Hession: No, not at all.

Mr. Fontana: You also made a statement that I found curious. You indicated that Transport Canada seemed to, at some point in time, start to favour the consolidation of terminal 3, terminal 1, and terminal 2 essentially under the same group. What gave you that idea?

Mr. Hession: That was a very long-standing issue at Pearson airport. Every manager, starting with the general manager of the airport, cited of potential difficulties of managing the allocation of airlines to the various terminals to any number of other related activities—split operations and so on—because of the decision to put terminal 3 into the airport where, at the beginning of 1991, there was a private owner of one terminal while Transport Canada managed the other two.

[Translation]

contractuelle ou même d'un appel d'offres. À titre de président de cette société, vous venez de dire que vous estimiez qu'il serait difficile pour Paxport de remplir ces obligations. Les assises financières n'étaient peut-être pas suffisamment solides. Pouvez-vous nous en dire davantage?

M. Hession: Oui, je vais m'efforcer de le faire, monsieur le président.

Tout d'abord, une mise au point s'impose, monsieur Fontana, dans la mesure où vous m'avez entendu dire que je n'étais pas au courant de négociations entre Paxport et Claridge. Ce n'est pas ce que je voulais dire. J'étais au courant. Je ne savais tout simplement pas quelle avait été la cause de ces négociations. Je crois bien que c'est la question qu'on m'avait posée. C'est ce que je voulais dire par ma réponse.

Pour ce qui est de la situation financière de Paxport, l'évolution de la situation a toute son importance. À l'époque des soumissions, la proposition des actionnaires de Paxport de l'époque semblait fort solide. C'est après les soumissions et au cours de la période d'évaluation—très proche même de la fin de cette période, sinon un peu après—que d'éventuelles difficultés ont commencé à surgir.

Aucun actionnaire en particulier n'éprouvait de problèmes, mais certains d'entre eux ont commencé à remettre en question leur engagement à long terme à l'égard du projet. Il faudrait les interroger pour connaître leurs motifs. Toujours est-il que, Ellis-Don, l'un des actionnaires participant à la soumission, s'est retiré. Il y avait alors un vide à combler par un des actionnaires existants ou encore par un nouvel actionnaire. Durant cette période, des énergies considérables ont été déployées pour trouver de nouveaux actionnaires en cas de désistement.

Le seul autre actionnaire à se retirer, si l'on peut dire, fut Wood Gundy. Le président de cette société m'a expliqué sa raison. Le rendement du placement, après la formation de la société en commandite, T1T2 n'était tout simplement plus suffisant pour l'intéressé.

M. Fontana: Puis-je vous demander quel était le nombre d'actionnaires qui entouraient Paxport dans ce processus?

M. Hession: Eh bien, il faudrait que je refasse le compte, mais je crois qu'il y en avait six ou sept.

M. Fontana: Ces actionnaires participaient-ils tous à égalité?

M. Hession: Non, pas du tout.

M. Fontana: Vous avez également déclaré quelque chose de passablement étonnant, selon moi. Vous nous avez dit en effet que, à un moment donné, Transports Canada a semblé pencher pour la consolidation des aéroports 1, 2 et 3 sous la même gestion. D'où vous est venue cette idée?

M. Hession: La question n'était pas nouvelle à l'aéroport Pearson. Tous les gestionnaires, directeur général de l'aéroport en tête, soulignaient les difficultés que pourrait entraîner la répartition de sociétés aériennes entre les divers aéroports par rapport à diverses activités—opérations partagées, etc—à cause de la décision de placer l'aéroport 3 dans l'aéroport alors que, au début de 1991, l'une des aéroports appartenait à une société privée et les deux autres étaient gérées par Transports Canada.

[Texte]

There was already the beginnings of a potential real operating issue there. The management, whether in Toronto or here in Ottawa at Transport Canada, worried that it could only get worse if there was a second private operator managing terminal 1 and terminal 2. We proposed all sorts of measures to mitigate their concerns, but at the end of the day there were two polarized views. One was that competition was healthy on the airport. The other was that maximizing the synergies of the operations of those terminals was desirable. All I'm saying is that the latter view appears to have prevailed.

Mr. Fontana: Mr. Hession, you made a statement that something went terribly wrong between December 7, 1992 and obviously December 1993, when the new government came in. What did you mean by that? You said it became very politicized. At what point do you think it became very politicized, when the announcement was made public? I want you to perhaps explain what you meant by something going seriously wrong.

Mr. Hession: I'm simply characterizing the obvious outcome, when a newly elected government, following a 30-day review by an individual appointed to report on the efficacy of the arrangements, decided to cancel the contract. That's what I meant.

Mr. Fontana: But as president of Paxport you must have known that there was some concern in the House of Commons by the official opposition of the day and others that perhaps the process that had begun was not as transparent, was not as open. . . Were you concerned as the president of Paxport that perhaps the elected people of Canada were starting to have some serious concerns about the process and the transparency of this agreement in 1990-92?

Mr. Hession: No, quite the contrary.

Mr. Fontana: You don't read *Hansard*, then.

Mr. Hession: Oh, I do.

Mr. Fontana: You weren't worried about—

Mr. Hession: I do meet with members of Parliament, and I do meet with ministers and I do meet with opposition critics and so on.

Mr. Fontana: Not one of those people who you mentioned in the list ever expressed any serious concerns about the process.

Mr. Hession: I recall one.

Mr. Fontana: Who is that?

Mr. Hession: It was Dennis Mills, in particular.

Mr. Fontana: You indicated that you have a third-party claim against the partnership.

Mr. Hession: The shareholders of Paxport.

[Traduction]

Il y avait déjà là en puissance un problème de fonctionnement tout à fait réel. Les gestionnaires, aussi bien à Toronto que ici même à Ottawa chez Transports Canada, s'inquiétaient du fait que la situation ne pouvait qu'empirer si la gestion des aéroports 1 et 2 était confiée à un exploitant distinct du secteur privé. Nous avons fait toutes sortes de propositions pour atténuer les réticences mais, en fin de compte, deux opinions très distinctes ont prévalu. D'une part, certains estimaient que la concurrence aurait un effet bénéfique sur l'aéroport. D'autre part, on considérait qu'il était souhaitable de maximiser les synergies d'exploitation des aéroports. Pour ma part, je me borne à dire que c'est cette dernière opinion qui semble avoir triomphé.

M. Fontana: Monsieur Hession, vous avez déclaré que quelque chose a très mal tourné entre le 7 décembre 1992 et décembre 1993, moment de l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement. Que vouliez-vous dire par là? Vous avez dit que l'affaire était devenue très politisée. À votre avis, à quel moment cela s'est-il produit? Quand la chose a été rendue publique? Vous pouvez peut-être expliquer ce que vous avez voulu dire quand vous avez dit que quelque chose a très mal tourné.

• 1015

M. Hession: Je tentais tout simplement de décrire le résultat auquel on pouvait s'attendre étant donné que le gouvernement, nouvellement élu, par suite de l'examen d'un expert qui a examiné la question pendant 30 jours avant de faire rapport sur l'efficacité des modalités, a décidé de résilier le contrat. Voilà ce que j'ai voulu décrire.

M. Fontana: Vous étiez toutefois président de Paxport. Vous deviez savoir qu'à la Chambre des communes, l'Opposition officielle de l'époque et d'autres gens s'inquiétaient parce que sans doute le processus amorcé n'était pas aussi transparent, aussi ouvert. . . En qualité de président de Paxport, étiez-vous inquiet parce que les élus commençaient à exprimer de vives préoccupations concernant le processus et la transparence de l'accord de 1990-1992?

M. Hession: Non, au contraire.

M. Fontana: Vous ne lisez donc pas le *Hansard*, alors?

M. Hession: Oh, que si!

M. Fontana: Vous n'étiez pas inquiet de. . .

M. Hession: Je rencontre des députés et je rencontre des ministres et je rencontre également les porte-parole de l'opposition et d'autres.

M. Fontana: Pas une seule de ces personnes ne vous avait fait part de graves réserves à l'égard du processus?

M. Hession: Oui, une en particulier.

M. Fontana: Qui était-ce?

M. Hession: En l'occurrence, Dennis Mills.

M. Fontana: Vous avez dit vous être porté tierce partie lésée contre la société en nom collectif.

M. Hession: Les actionnaires de Paxport.

[Text]

Mr. Fontana: Can you tell us what that is?

Mr. Hession: I had a management agreement with the company—

Mr. Fontana: With who?

Mr. Hession: Paxport.

Mr. Fontana: Paxport was no longer in the picture.

Mr. Hession: That is correct, and the terms and conditions of my agreement have not been fulfilled.

Mr. Fontana: Okay. I have one more.

If Paxport was still in the driver's seat and this cancellation had occurred, what do you think the government owes Paxport?

Mr. Hession: Frankly, I am not competent to answer that question, Mr. Fontana.

Mr. Fontana: You put the initial deal together. What do you think—

Mr. Hession: You are asking a question that is highly speculative. Forgive me for qualifying it in that way, but I think that is the case. There is a deal that was done. I am not a party to that deal. I don't know what its details are. I knew what the Paxport proposal was but I don't know what the end deal was. That is really for the principals to advise you on. I can't comment.

Mr. Fontana: Mr. Hession, if I could, you said for three months—

The Chairman: Mr. Fontana, please—

Mr. Fontana: —you were still involved; from December, January, February and March of 1993.

Mr. Hession: Yes, I said I characterized my role as that of an advisor, which is a euphemism for being on the shelf.

The Chairman: Thank you, Mr. Fontana.

Mr. Guimond, please. Five-minute rounds now, gentlemen, please.

M. Guimond: Si je vous ai bien compris, il me semble que, à une réponse à une question de M. Fontana, vous avez affirmé qu'il était très difficile pour Paxport de rencontrer les exigences financières du gouvernement. Pourquoi alors le contrat a-t-il été accordé à Paxport?

Mr. Hession: Again, Mr. Chairman, the dynamics are critical to understanding what in fact took place. At the time of the proposal, and during the period of the evaluation up to and including the announcement, there was no material evidence of an incapacity of the Paxport shareholders to meet their obligations. That evidence began to become clear only after the announcement. It became evident to me, I should say. It may have been evident to others but I was not aware of it at that time.

M. Guimond: Monsieur Hession, avec votre grande expérience des contrats et des appels d'offre, vous avez été un haut fonctionnaire à Approvisionnement et Services, donc vous en avez vu d'autres contrats. Ne trouvez-vous pas étrange qu'un

[Translation]

M. Fontana: Pouvez-vous nous dire ce que cela implique?

M. Hession: J'avais une entente de gestion avec la société. . .

M. Fontana: Avec qui?

M. Hession: Avec Paxport.

M. Fontana: Paxport n'était plus dans la course.

M. Hession: Vous avez raison. Les modalités de mon entente n'ont pas été respectées.

M. Fontana: Je comprends. Je voudrais poser une autre question.

Si Paxport avait encore été dans la course au moment de l'annulation, quelle somme le gouvernement devrait-il à Paxport?

M. Hession: Monsieur Fontana, à la vérité, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Fontana: Vous avez préparé le marché initial, n'est-ce pas? Que pensez-vous. . .

M. Hession: Vous me posez une question à laquelle on ne pourrait répondre qu'en spéculant énormément. Excusez-moi de présenter les choses ainsi, mais c'est un fait. Un marché a été conclu. Je n'étais pas partie à ce marché et je n'en connais pas les détails. Je connaissais la proposition faite par Paxport, mais je ne sais pas ce que le marché définitif comportait. Il faudrait que vous vous adressiez directement aux intéressés. Je ne peux pas me prononcer.

M. Fontana: Monsieur Hession, vous avez dit que pendant trois mois. . .

Le président: Monsieur Fontana, je vous en prie.

M. Fontana: . . .vous faisiez encore partie de la société, au cours des mois de décembre 1992, janvier, février et mars 1993.

M. Hession: En effet. Je décrirais mon rôle comme celui d'un conseiller, et c'est une manière gentille de dire que j'étais sur les tablettes.

Le président: Merci, monsieur Fontana.

Monsieur Guimond, allez-y. Nous en sommes maintenant aux tours de cinq minutes.

Mr. Guimond: It would seem if I understood the answer you gave to Mr. Fontana's question that it was very difficult for Paxport to meet the government's financial requirements. Why then was a contract awarded to Paxport?

M. Hession: Monsieur le président, pour comprendre ce qui s'est passé, il faut bien comprendre la dynamique. Au moment de la proposition, pendant la période d'évaluation et jusqu'au moment où le marché a été rendu public, il n'existait aucune preuve concrète de l'incapacité des actionnaires de Paxport à remplir leurs obligations. C'est seulement une fois l'affaire rendue publique que l'on s'en est rendu compte. C'est à ce moment-là, devrais-je dire, que je m'en suis rendu compte. Auparavant, d'autres avaient pu s'en rendre compte, mais pas moi.

Mr. Guimond: Mr. Hession, since you were a senior official with Supply and Services Canada, you therefore have a great experience of what a contract or a call for tenders implies because you have seen other such contracts. Didn't you find

[Texte]

contrat de 57 ans, pour un investissement de 1,6 milliard de dollars, ne prévoyait qu'un délai de 90 jours pour l'appel d'offre? Est-ce normal? Est-ce raisonnable de voir ce genre de chose? Est-ce courant?

J'ai été élu le 25 octobre. J'arrive au monde et probablement que je ne resterai pas longtemps non plus.

[Traduction]

strange that a contract over a term of 57 years with \$1.6 billion in investments did not stipulate more than 90 days for the call for tenders? Is that the norm? Is it reasonable? Is that frequent?

I was elected on October 25. Granted I have not been here for very long and perhaps I won't be staying very long either.

• 1020

Mr. Hession: Ninety days to respond to the particular proposal call as it was presented was extremely demanding. I had to create, virtually overnight, a team of 60 people concentrated in a particular office in Toronto, to work seven days a week about 20 hours a day for the entire period, to succeed in getting that proposal submitted.

I should point out that when the announcement was made by the government two things were said; first, that the 90-day period was put forward as a desirable minimum period, but the officials at the time, on a number of occasions, said if any bidder felt that it was inadequate time they could come forward and make their case for an extension. In fact that did happen, so the actual period wasn't 90 days; it was 125 days between the issue of the proposal call and the submission of bids. I can only speculate that had another bidder, any other bidder, come forward and asked for even longer time, the government seemed disposed to accommodate them. I can only speculate on that.

The facts are that 90 days was the opening position; statements were made that if you needed more time please ask; and in fact the proposition was put forward that led to a 125-day ultimate period of response. But there's no question it was demanding.

Bear in mind that there had been a very lengthy notice period prior to the issue of the proposal call. That notice period is arguably in the order of 17 months, and there's no doubt that those of us who were serious about bidding, when and if the proposal call came out, were preparing for it and were more ready perhaps than others to respond. There's no doubt about that. But that's just good business.

M. Guimond: Encore une fois, monsieur Hession, avec votre grande expérience dans le domaine des contrats, est-il normal, raisonnable, d'avoir un contrat comme celui-là, qui ne comportait pas de clause d'indemnité en cas de résolution, qui ne prévoyait rien de cela?

Vous lisiez probablement les sondages alors qu'on voyait que les Conservateurs étaient dans le troisième sous-sol et qu'ils s'en allaient directement vers une défaite monumentale—ce qui m'a personnellement réjoui, je n'ai pas versé une larme en regardant pleurer les ex-ministres conservateurs—et que que les Libéraux prendraient le pouvoir, que Jean Chrétien faisait des déclarations presque à tous les jours lorsqu'il était dans la région de Toronto, ou en Ontario en général, à savoir qu'il annulerait le contrat. Malgré cette absence de clause de résolution, vous avez continué et êtes allé plus loin. Est-ce dans la normalité des contrats au Canada?

Mr. Hession: Mr. Chairman, the normal practice followed to this day by the contracting authority of the Government of Canada is to include in its contracts clauses to do with termination for convenience wherein the Crown, for whatever reason, decides it doesn't wish to proceed with a contract.

M. Hession: Il nous a fallu déployer énormément d'efforts pour respecter le délai de 90 jours fixé dans la demande de proposition. Du jour au lendemain, j'ai dû réunir une équipe de 60 personnes regroupées dans un bureau de Toronto, lesquelles ont travaillé 20 heures par jour, sept jours par semaine, jusqu'à l'expiration du délai pour que notre soumission soit prête à temps.

Je vous rappelle que quand le gouvernement a fait son annonce, il a dit deux choses; d'abord, que le délai de 90 jours était une période minimale souhaitable mais, à l'époque, les fonctionnaires ont dit à maintes reprises que si l'un des soumissionnaires jugeait ce délai insuffisant il pourrait présenter une demande motivée de prorogation. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit de sorte que le délai n'a pas été de 90 jours mais bien de 125 jours entre le lancement de l'appel de proposition et la présentation des soumissions. Je me permets de supposer que si un autre soumissionnaire, n'importe lequel, avait demandé un délai encore plus long, le gouvernement l'aurait accordé. C'est ce que je suppose.

Le fait est que le délai initial était de 90 jours. On nous a dit que si le délai était insuffisant nous n'avions qu'à demander une prorogation et c'est ce qui s'est produit de sorte que le délai en définitive a été de 125 jours. Cela nous a néanmoins demandé un effort énorme.

N'oubliez pas que nous avons reçu le préavis très longtemps avant le lancement de la demande de proposition. À toutes fins utiles, le préavis a été de 17 mois et il ne fait aucun doute que ceux qui avaient sérieusement l'intention de répondre à l'appel de proposition se sont préparés d'avance et ont été en mesure de réagir plus rapidement que d'autres. Cela ne fait aucun doute. C'est ainsi que font ceux qui ont le sens des affaires.

Mr. Guimond: Once again, Mr. Hession, given your lengthy experience in the area of contracts, would you say that it is normal, reasonable, to have such a contract in which there is no compensation clause in case of cancellation?

You were probably aware of opinion polls that revealed that the Conservatives were just about as low as they could go and were headed straight for a crushing defeat—and I personally rejoiced and shed not a single tear when I saw the Conservative ex-ministers weep—and that the Liberals would be brought to power, that Jean Chrétien repeated every time he was in the Toronto area or in Ontario in general that he would cancel the contract. Despite the absence of such a cancellation clause, you forged ahead. Is that normal practice with contracts in Canada?

M. Hession: Monsieur le président, la pratique normale des instances du gouvernement responsables des marchés de l'État c'est d'inclure dans leurs contrats des clauses prévoyant la résiliation pour des raisons de commodité en vertu desquelles la Couronne, pour quelque raison que ce soit, peut décider de résilier le contrat.

[Text]

An example of that would have been the helicopter contract in Montreal. There was a termination for convenience clause, quite a normal clause, in that agreement. In this example it is very unique, and it deserved and indeed received unique treatment. Major private sector investment was being made at that airport, and naturally the investors, meaning those providing equity funds and those providing major loan funds, namely third parties, not shareholders, were very demanding in what would be the terms under which they would allow this to go forward.

That was one such term, to give it the integrity that would support the private sector investment. In my view that's what led to not just that particular provision but provisions of that kind. But no, in normal times and normal contracts there would be a termination for convenience clause.

Mr. Gouk: I have a couple of quick statements I'd like you to comment on, and then I'll pass to my colleague.

Prior to the signing of the actual agreement there was no question of compensation because there was no contract up to that point. Is that correct? October 7, I believe, was when the contract was signed.

Mr. Hession: Yes. I'm not a lawyer. I risk misspeaking here, but I think the simple answer to your question is yes.

Mr. Gouk: When the contract was signed, it still did not come into effect until November. Is that correct?

• 1025

Mr. Hession: In the contract there was a transfer date specified, which date was set aside by agreement of the parties, as I understand it, as reported in the media. It was set aside so Mr. Nixon could do his review. But the contract signed on October 7, to the best of my knowledge—again, I'm not a lawyer—was absolutely signed, sealed, and delivered.

Mr. Gouk: As I understand it, it was not to come into effect until November, which was then extended so Mr. Nixon could do his report.

Mr. Hession: Again, I think the question is a technical legal one, but my non-technical, non-legal response would be it was in full effect the day it was signed on October 7. The only question was what would be the transfer date, meaning the date where the keys would be handed by Transport Canada to the partnership.

Mr. Gouk: Okay, that's slightly different from what I understood, but I'll go no farther with that other than to comment that you've said the time period was extremely demanding. I guess, then, it was rather fortunate that it was very similar to the bid you had put in unsolicited previously.

Mr. Hession: That is not the case. It was not similar. It was quite a different document that was submitted on July 13, 1992, from the one submitted in September 1989. I would describe it as orders of magnitude different.

The Chairman: You have about two minutes left, Mr. Harris, in a five-minute round.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Hession, to review again, when did you leave Paxport? What was the date?

[Translation]

Le contrat de Montréal relatif aux hélicoptères en est un exemple. Il y avait dans ce contrat une clause prévoyant la résiliation pour raisons de commodité, clause tout à fait normale. L'exemple dont nous parlons est très particulier et méritait et a fait l'objet d'un traitement spécial. Le secteur privé s'apprêtait à faire un investissement considérable à l'aéroport et, naturellement, les investisseurs, ceux qui prenaient des participations ou accordaient d'importants prêts, notamment les tiers et non pas les actionnaires, ont imposé des modalités très exigeantes en contrepartie de la participation au projet.

L'une des modalités c'était de garantir l'intégrité aux investisseurs privés. À mon avis, c'est ce qui explique cette disposition et d'autres du même genre. Mais non, en temps normal et dans les contrats normaux, il y aurait eu une clause prévoyant la résiliation pour des raisons de commodité.

M. Gouk: J'aimerais connaître votre réaction à quelques commentaires, après quoi je céderai la parole à mon collègue.

D'abord, avant la signature de l'accord, il n'était nullement question d'indemnisation puisqu'il n'y avait pas encore de contrat. Est-ce exact? Le contrat a été signé, je crois, le 7 octobre.

M. Hession: Oui. Je ne suis pas avocat. Je risque de me tromper, mais la réponse la plus simple à votre question c'est oui.

M. Gouk: Quand le contrat a été signé, il ne devait pas entrer en vigueur avant le mois de novembre. Est-ce exact?

M. Hession: Le contrat prévoyait une date de transfert précise, laquelle a été reportée avec l'accord des parties, si j'ai bien compris, comme l'ont indiqué les médias. La date a été reportée afin que M. Nixon puisse faire son étude. Cependant, le contrat signé le 7 octobre était bel et bien une affaire conclue, pour autant que je sache mais, je le répète, je ne suis pas avocat.

M. Gouk: Si j'ai bien compris, le contrat ne devait pas entrer en vigueur avant le mois de novembre et la date a encore été reportée afin que M. Nixon puisse préparer son rapport.

M. Hession: Là encore, c'est une question technique de droit, mais ma réponse non technique de profane ce serait que le contrat entrait pleinement en vigueur le jour de sa signature, soit le 7 octobre. La seule inconnue, c'était la date du transfert, c'est-à-dire la date à laquelle les clés seraient remises par Transports Canada à la société en nom collectif.

M. Gouk: D'accord, ce n'est pas tout à fait ce que j'avais compris, mais je me contenterai de rappeler que vous nous avez dit que le respect du délai a exigé de vous d'énormes efforts. C'était donc heureux pour vous que votre soumission ait été très semblable à celle que vous aviez faite spontanément plus tôt.

M. Hession: Ce n'est pas le cas. Les deux soumissions n'étaient pas semblables. Le document soumis le 13 juillet 1992 était très différent de celui soumis en septembre 1989. La différence était de plusieurs ordres de grandeur.

Le président: Il vous reste environ deux minutes, monsieur Harris, dans ce tour de cinq minutes.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur Hession, redites-nous quand vous avez quitté Paxport. Quelle était la date?

[Texte]

Mr. Hession: Again, I don't have the specific day, but in the month of March my employment was terminated.

Mr. Harris: Was that March 1992?

Mr. Hession: Yes, March 1992. I was no longer in control of the company effective December 7, 1992.

Mr. Harris: Did you say you continued as an adviser or consultant to the party?

Mr. Hession: Yes, I did. If I may, Mr. Chairman, for the record—because I want to be completely open with the member—the terms of my termination included a 12-month period of continuing service or compensation in lieu of that service. So I was in fact released as opposed to terminated. I was released in September 1993.

Mr. Harris: So you say you're going to be a third-party claimant in this process. Has the amount you're claiming been made public yet?

Mr. Hession: No, it has not, but what has been said—I was notified just in the last two or three days—is that my claim will not be considered.

Mr. Harris: It won't be considered.

Mr. Hession: It won't be considered, or I should say, more to the point, it will not be recommended by Mr. Wright. That is my understanding.

Mr. Harris: If you wish, you may give me a hypothetical answer. I know everyone hates these.

Had you still been in control of Paxport at the time that Mr. Chrétien made a clear statement that if his party were elected and formed the government he would cancel the contract, would you have considered it prudent to proceed any further after that date—December 7, I believe—with the full understanding that the deal was going to go through after the statement was clearly made?

Mr. Hession: There is one thing, Mr. Chairman, about hypothetical questions: They tend to provoke hypothetical answers. I don't want to minimize the significance of your hypothetical question. I have a fundamental belief about the dynamics that led to Mr. Chrétien's statements. The negotiations were intense—extremely intense—and were sullied, bear in mind, by the sudden knowledge that this 40-year deal had been done with Air Canada that nobody knew about until well into the negotiations, causing significant delay.

During that period of very intense negotiations it could be argued that instead of the very aggressive public affairs and public relations that had gone on up to the award of the contract, there was no longer such a program. That did, I think, hurt the proponents. In other words, the Canadian public became quite curious about what was going on and nobody was telling them.

[Traduction]

M. Hession: Je ne me souviens pas de la date précise, mais mon emploi a pris fin au mois de mars.

M. Harris: En mars 1992?

M. Hession: Oui. J'ai cessé de diriger cette société à compter du 7 décembre 1992.

M. Harris: Avez-vous dit que vous avez continué d'agir à titre de conseiller ou de consultant auprès de cette partie?

M. Hession: Oui. Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais donner une réponse très franche au député afin que ma réponse soit consignée au compte rendu. Aux termes de l'accord de cessation d'emploi, je pouvais poursuivre mon service pendant 12 mois ou toucher mon indemnité. Il serait donc plus juste de dire que je n'ai pas quitté mon emploi, mais que j'ai été remercié. J'ai été remercié en septembre 1993.

M. Harris: Vous dites donc que vous serez l'une des tierces parties requérantes dans cette procédure. Le montant que vous réclamez a-t-il déjà été rendu public?

M. Hession: Non, mais on m'a fait savoir il y a deux ou trois jours que ma réclamation sera jugée irrecevable.

M. Harris: Elle sera irrecevable.

M. Hession: Elle sera jugée irrecevable ou plutôt, devrais-je dire, M. Wright ne recommandera pas qu'elle soit recevable. C'est ce que j'ai cru comprendre.

M. Harris: Si vous le voulez, vous pouvez me donner une réponse hypothétique. Je sais que tout le monde déteste cela.

Si vous aviez encore été à la tête de Paxport à l'époque où M. Chrétien a dit très clairement qu'advenant l'élection de son parti et son accession au pouvoir il dénoncerait le contrat, auriez-vous jugé prudent de poursuivre vos démarches au-delà de cette date—le 7 décembre, je crois—sachant pleinement que le contrat serait conclu après cette prise de position très claire?

M. Hession: Monsieur le président, il est normal que des questions hypothétiques appellent des réponses hypothétiques. Je ne veux pas sous-estimer l'importance de votre question hypothétique. J'ai une intime conviction quant aux motifs qui ont amené M. Chrétien à faire ces déclarations. Les négociations étaient intenses—extrêmement intenses—et ont été discréditées, n'oubliez pas, lorsque l'on a appris soudainement qu'un accord d'une durée de 40 ans avait été conclu avec Air Canada dont on a su l'existence qu'une fois bien engagées les négociations, et cela a considérablement retardé les choses.

Pendant cette période de négociations très intense, certains pourraient dire que la campagne de relations publiques très poussée qui avait précédé l'attribution du contrat n'existait plus. Cela a nui, je crois, aux promoteurs du projet. Autrement dit, la population canadienne était avide d'information et personne ne la renseignait.

• 1030

The Chairman: Just on a point of clarification, Mr. Hession, were you a shareholder in Paxport?

Le président: Monsieur Hession, étiez-vous actionnaire de Paxport?

[Text]

Mr. Hession: I was not.

The Chairman: Thank you.

M. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): Vous avez dit que vous aviez trois lobbyistes que vous aviez engagés pour 200 000\$ pour quatre ans. Est-ce exact?

Mr. Hession: It's a very close approximation as opposed to an exact number.

Mr. Lavigne: They were not expensive—three lobbyists for \$200,000 for four years.

Mr. Hession: That's right.

Mr. Lavigne: I won't work for you.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Lavigne: You said that in December 1992 you were fired.

Mr. Hession: In March 1993. On December 7, 1992, I was no longer in control of the company. The chief executive was appointed as my superior. Three months later, in early March, I was terminated.

M. Lavigne: Vous avez dit que vous aviez été congédié le 13 septembre 1993.

Is that true? Did you have a year lease?

Mr. Hession: The sequence is as follows. On December 7 Jack Matthews assumed control of the company. In March—I think it was March 7, to be exact—I was terminated. I was released from my obligations to the company on September 17. That release took the form of saying that in lieu of my time performing work for them, they would compensate me for the balance of the 12-month period that was agreed back in March 1993.

Mr. Lavigne: What did you do between December 1992 and September 1993?

Mr. Hession: The one thing I remember more than anything else during that year was that I celebrated my thirtieth wedding anniversary by going on a cruise with my wife, and it was just a wonderful experience.

Mr. Lavigne: Did it last six months?

Mr. Hession: One month.

Setting that aside, two things dominated my role as requested by the shareholder. First, I assisted in the negotiation of what is known as the transfer plan, that is, the transfer of employees from Transport Canada to the private sector entity—I was a very active negotiator in that particular function—and, secondly, the so-called industrial benefits plan, which you may recall from my earlier comments was how the company would take its skills to the international market and compete with British airports and other companies in getting airport business offshore.

Mr. Lavigne: So who was paying you between these dates? Was it always Transport?

Mr. Hession: No. I was being paid according to my contract by Paxport during that time.

Mr. Lavigne: Thank you.

[Translation]

M. Hession: Non.

Le président: Merci.

Mr. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): You said that you had hired lobbyists for a four-year term at a cost of \$200,000. Is that correct?

M. Hession: C'est là un chiffre approximatif et non un chiffre exact.

M. Lavigne: Ce n'est pas très cher—trois lobbyistes pour quatre ans à 200 000\$.

M. Hession: C'est exact.

M. Lavigne: Je n'irai pas travailler pour vous.

Des voix: Ah, ah.

M. Lavigne: Vous avez dit avoir été renvoyé en décembre 1992.

M. Hession: En mars 1993. Le 7 décembre 1992, je n'étais plus à la tête de la société. Le directeur général est devenu mon supérieur. Trois mois plus tard, au début de mars, j'ai été renvoyé.

Mr. Lavigne: You said that you had been fired on September 13, 1993.

Est-ce exact? Aviez-vous un bail d'un an?

M. Hession: Voici la chronologie: Le 7 décembre, Jack Matthews a pris la direction de la société. En mars—je crois que c'était le 7 mars plus exactement—j'ai été congédié. Mes obligations envers la société ont pris fin le 17 septembre. L'accord de cessation d'emploi prévoyait que je serais indemnisé pour le solde de la période de 12 mois dont nous avions convenu en mars 1993.

M. Lavigne: Qu'avez-vous fait entre décembre 1992 et septembre 1993?

M. Hession: Ce que je retiens le plus clairement de cette année c'est que j'ai célébré mon 30^e anniversaire de mariage en faisant une croisière avec mon épouse, et ce fut une expérience merveilleuse.

M. Lavigne: Cette croisière a-t-elle duré six mois?

M. Hession: Un mois.

Si nous passons là-dessus, j'ai joué deux rôles à la demande de l'actionnaire. D'abord, j'ai participé à la négociation du plan de transfert, c'est-à-dire de la mutation des employés de Transports Canada à l'entité du secteur privé—j'ai participé très activement à cette négociation—et, deuxièmement, je me suis occupé de l'accord relatif aux bénéfices industriels dont je vous ai dit, vous vous en souviendrez, qu'il énonçait comment la société exercerait sa compétence sur le marché international et ferait concurrence aux aéroports britanniques et à d'autres sociétés pour obtenir des contrats aéroportuaires à l'étranger.

M. Lavigne: Alors, qui payait votre salaire entre ces deux dates? Était-ce toujours Transports Canada?

M. Hession: Non. J'étais payé par Paxport conformément à mon contrat.

M. Lavigne: Merci.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Somewhere, Mr. Hession, during the bidding process—and I think there were three serious bids—Paxport became the bidder of choice by Air Canada. Would you please discuss how that arrangement came about and the role that Air Canada played?

Mr. Hession: Spawned by the existence of terminal 3 and the competitive advantage that new modern terminal was perceived to give to Canadian Airlines, Air Canada became seized with improvements to terminal 2, which were necessary in order to compete. As a result of that, Air Canada with Transport Canada, as I think all members have perhaps seen, did in fact improve the Rapid Air wing, which is the domestic wing of terminal 2. It's quite a modern facility today. That was done by agreement with Transport Canada and indeed led to the preferential lease arrangements I spoke about earlier.

• 1035

In May or June 1990, by agreement, Air Canada presented a second proposal by Paxport, that succeeded the September 1989 proposal, to the Minister of Transport saying it would very much like him to accept Paxport's proposal so it could get on with the business of improving terminal 2 so Air Canada could be competitive with terminal 3.

I believe, as a consequence of that, in October 1990, the then Minister of Transport declared he would invite competitive proposals rather than accept Paxport's second unsolicited proposal.

Throughout that period—Mr. Comuzzi, perhaps I didn't answer your full question—the relationship between Air Canada and Paxport was definitely an arm's length one of respectful engagement between a possible property manager and a major tenant. We worked very hard with Air Canada to make sure its needs were met.

Mr. Comuzzi: That relationship continued beyond Paxport to Pearson Development Corporation.

Mr. Hession: Do you mean the relationship with Air Canada?

Mr. Comuzzi: Yes.

Mr. Hession: I believe it did, but again I think it had very much to do with Air Canada's pre-eminent role as the major tenant. It had no other implications.

Mr. Comuzzi: During that process, Pearson Development Corporation acquired the rights to terminal 3.

Mr. Hession: Strictly speaking, it did not. Pearson Development Corporation was formed by the merger of the terminal 3 entity with Paxport. That's the proper sequence.

Mr. Comuzzi: Do you have the date for that, Mr. Hession?

Mr. Hession: I do not. I believe it was roughly February 1, 1993, but that's a guess.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur Hession, pendant la procédure d'appel d'offres—et je crois qu'il y a eu trois soumissions sérieuses—Paxport est devenu le soumissionnaire préféré d'Air Canada. Auriez-vous l'obligeance de nous dire comment cela est advenu et quel rôle Air Canada a joué?

M. Hession: Aiguillonnée par l'ouverture de l'aérogare 3 et par l'avantage compétitif que cette nouvelle aérogare moderne allait donner à Lignes aériennes canadiennes, la société Air Canada a décidé de moderniser l'aérogare 2 pour assurer sa propre compétitivité. Par conséquent, Air Canada avec Transports Canada, comme tous les députés ont pu le constater, a effectivement amélioré l'aile réservée à Rapid Air, c'est-à-dire l'aile de l'aérogare 2 réservée aux vols intérieurs. C'est aujourd'hui une installation tout à fait moderne. Cela s'est fait avec l'accord de Transports Canada et a donné lieu aux accords de location préférentiels dont j'ai parlé plus tôt.

En mai ou juin 1990, comme ils en avaient convenu, Air Canada présentait une deuxième proposition de Paxport, qui remplaçait celle de septembre 1989, au ministre des Transports en lui disant qu'elle apprécierait vivement qu'il accepte la proposition de Paxport afin que les travaux d'amélioration de l'aérogare 2, qui allait permettre à Air Canada de faire concurrence à l'aérogare 3, puissent commencer.

Je crois que c'est après avoir reçu cette proposition que le ministre des Transports de l'époque a annoncé, en octobre 1990, qu'il optait pour une mise en concurrence plutôt que d'accepter la deuxième proposition de Paxport qu'il n'avait pas sollicitée.

Pendant toute cette période—monsieur Comuzzi, je n'ai peut-être pas répondu à tous les éléments de votre question—la relation entre Air Canada et Paxport était clairement une relation sans lien de dépendance fondée sur un engagement respectueux entre un éventuel directeur des installations et un important locataire. Nous avons travaillé très fort avec Air Canada afin d'être sûrs de répondre à ses besoins.

M. Comuzzi: Cette relation a ensuite été élargie de Paxport à la Pearson Development Corporation.

M. Hession: Vous voulez dire la relation avec Air Canada?

M. Comuzzi: Oui.

M. Hession: Je crois que c'est effectivement le cas, mais encore une fois je pense que cela s'explique en grande partie par le rôle prééminent d'Air Canada comme principal locataire. Cette relation ne voulait rien dire d'autre.

M. Comuzzi: Pendant ce processus, la Pearson Development Corporation a acquis les droits à l'égard de l'aérogare 3.

M. Hession: À strictement parler, non. La Pearson Development Corporation a été créée par la fusion de l'entité qui exploitait l'aérogare 3 et de Paxport. C'est dans cet ordre que les choses se sont passées.

M. Comuzzi: Pouvez-vous nous dire à quelle date cela s'est fait, monsieur Hession?

M. Hession: Non. Je crois que c'était dans les environs du 1^{er} février 1993, mais je n'en suis pas certain.

[Text]

Mr. Comuzzi: Air Canada played a significant role in Paxport's process.

Mr. Hession: More accurately, Air Canada had a significant influence on Paxport—

Mr. Comuzzi: That's better put. Thank you.

Mr. Hession: —because of its dominance as the key tenant in terminal 2. That's just as you would expect.

Mr. Comuzzi: Would you be prepared to give us the partnerships in Paxport and all the partners in the process, unless that has been given, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, there are seven shareholders.

Mr. Hession: Don't hold me to the seven, Mr. Chairman, as I may be off by one or two. I'd be happy to provide the clerk with that information, to the best of my recollection.

Mr. Comuzzi: Which partners eventually ended up at the Pearson Development Corporation? I'm looking for a transition from Paxport to Pearson and the continuity of the flow through, Mr. Hession.

Mr. Hession: Mr. Chairman, my advice through you to Mr. Comuzzi would be to put that question to the Pearson Development Corporation principals. I could not give you a full answer to that question.

The Chairman: Our second witness was to appear at 10:30 a.m. We're 10 minutes past that already. Should we have one more round for this witness and then move on to our second witness? What is your pleasure?

Mr. Guimond: I'm okay for one more round.

Mr. Gouk: It's fine with me. We'll be very short too.

The Chairman: Terrific.

We'll have one more quick five-minute round and then we'll move on if Mr. Vineberg doesn't mind. We'll be about another 15 minutes and then we'll have him at the table.

M. Guimond: Dans votre présentation, monsieur Hession, vous avez parlé de compétitivité et vous avez vanté le secteur privé. Cependant, vous devez sûrement être conscient que, si l'on parle de la gestion des aéroports au Canada, le gouvernement conservateur, depuis 1986, s'était orienté davantage vers des administrations locales, publiques où on associe des gens du milieu comme cela s'est fait à Montréal, Vancouver et Calgary.

Ne croyez-vous pas que cela rendait le contrat un peu—je ne voudrais pas utiliser un terme énorme—indécent dans le sens que cela tranchait littéralement avec l'optique des Conservateurs depuis 1986? Cela vous a-t-il amené à être plus prudent, à réfléchir?

Cela vous a-t-il porté à vous demander pourquoi le gouvernement avait changé de cap? Vous aviez certainement des informations privilégiées avec M. Matthews qui avait ses oreilles au Cabinet.

• 1040

Mr. Hession: I believe the member is focusing on the role of the local airport authority in the various airports that he mentioned—Montreal, Edmonton, Calgary, and Vancouver—as a model that the former government was promoting.

[Translation]

M. Comuzzi: Air Canada a joué un rôle important dans le dossier de Paxport.

M. Hession: Il serait plus exact de dire qu'Air Canada a exercé une grande influence sur Paxport. . .

M. Comuzzi: C'est mieux dit. Merci.

M. Hession: . . . en raison de son rôle dominant comme principal locataire de l'aérogare 2. C'est tout à fait normal.

M. Comuzzi: Seriez-vous prêt à nous donner la liste des associés de Paxport ainsi que la liste de tous ceux qui ont participé au processus, à moins, monsieur le président, que ces renseignements nous aient déjà été fournis?

Le président: Oui, il y avait sept actionnaires.

M. Hession: J'ai mentionné qu'il y en avait sept, monsieur le président, mais j'en ai peut-être oublié un ou deux. Je serai heureux de fournir ce renseignement à la greffière, pour autant que je m'en souviennne.

M. Comuzzi: Finalement, quels associés ont conçu la Pearson Development Corporation? Je cherche, monsieur Hession, à voir comment s'est effectuée la transition de Paxport à la Pearson Development Corporation et quelle continuité il y a eue dans le processus.

M. Hession: Monsieur le président, le conseil que je donnerais à M. Comuzzi par votre entremise serait de poser la question au directeur de la Pearson Development Corporation. Je ne peux pas vous donner une réponse complète à cette question.

Le président: Notre deuxième témoin devait comparaître à 10h30. Il est déjà 10h40. Avez-vous d'autres questions à poser à ce témoin avant que nous passions à notre deuxième témoin? Voulez-vous une autre ronde?

M. Guimond: Je serais d'accord pour que nous ayons une autre ronde.

M. Gouk: Cela me va. Nous serons très brefs.

Le président: Formidable.

Nous aurons donc une autre courte ronde de 5 minutes puis nous entendrons M. Vineberg, si celui-ci le veut bien. Il nous faudra donc encore 15 minutes avant de l'inviter à prendre place à la table.

Mr. Guimond: In your presentation, Mr. Hession, you spoke of competitiveness and you praised the private sector. However, you must certainly know that in the matter of airport management in Canada, the Conservative government had shown a preference, since 1986, for local public administrations where people from the community are involved as is the case in Montreal, Vancouver and Calgary.

Don't you believe that that made the contract somewhat—I don't want to exaggerate—indecent in the sense that it was literally contrary to the position the Conservatives had held since 1986? Did this make you more cautious and make you think?

Did this lead you to wonder why the government was changing course? You certainly had privileged information since Mr. Matthews had ears in the cabinet.

M. Hession: Je crois que le député parle du rôle des administrations aéroportuaires locales dans les aéroports qu'il a mentionnés—Montréal, Edmonton, Calgary et Vancouver—comme étant un modèle que préconisait le gouvernement précédent.

[Texte]

I understood that very well in any discussions with officials or political staff, or indeed the Minister of Transport, during that period. Representing Paxport, I professed that the local airport authority model was a very good and valid model that in the general case ought to be pursued.

Moreover, I made clear whenever I was asked—and from time to time even when I wasn't asked—that a local airport authority in Toronto was a perfectly acceptable arrangement, it being understood that with the local airport authority, be it in Montreal, in Vancouver, or wherever, there is a dominance of private-sector contracts that represent the actual operations of the airport, whether they're the airlines, the concessions, the apron operations, whatever.

While these airports might be governed by a local airport authority, they are in fact operated, to a very large extent, by the private sector. My postulation to the government, or to any other political interest that would inquire, was this: yes, let's contemplate a local airport authority for Toronto. But that simply meant the coexistence of such an entity with the commercial operators, such as ourselves.

It's a perfectly valid, widely accepted model in Canada. There's no, in effect, substitution here. It's complementary.

M. Guimond: Monsieur Hession, avez-vous lu le rapport Nixon et si oui, pouvez-vous nous le commenter?

Mr. Hession: Yes, I have.

Mr. Guimond: Is it possible to have some comments from you about it?

Mr. Hession: I'd be pleased to respond to any specifics with respect to the report.

The Chairman: Within a limited timeframe.

Mr. Hession: Yes.

Mr. Guimond: En général, êtes-vous d'accord avec les analyses de bénéfices que l'on fait dans le rapport Nixon, par exemple, 14 p. 100 de retour sur les investissements après impôt? Êtes-vous d'accord avec ces chiffres, ces analyses?

Mr. Hession: Perhaps the most significant answer I can give you I alluded to earlier in my comments. Wood Gundy, one of Canada's largest and most eminent investment banking operations, determined that the return on investment in this particular case was not adequate to retain their interest as an investor, which suggests to me that, relative to other investments in the marketplace, the return on the investment in this case was relatively low.

Mr. Nixon holds the view that it's relatively high. I leave it to you to decide whether Mr. Nixon's understanding of the markets is superior to that of Wood Gundy. I would suggest otherwise.

Mr. Gouk: At what point did the Wood Gundy decision come?

[Traduction]

Dans toutes les discussions que j'ai eues avec les fonctionnaires ou le personnel politique et même avec le ministre des Transports à cette époque, cela était bien entendu. En tant que représentant de Paxport, j'ai dit que le modèle des administrations aéroportuaires locales était excellent et valable et qu'il devait être appliqué de façon générale.

En outre, lorsqu'on me posait la question—et il est arrivé de temps à autre qu'on me la pose même à moi—je disais clairement qu'il serait parfaitement acceptable qu'il y ait une administration aéroportuaire locale à Toronto à la condition qu'il soit entendu qu'en plus de cette administration, que ce soit à Montréal, à Vancouver ou ailleurs, les contrats du secteur privé prévalent pour les activités normales des aéroports, qu'il s'agisse du fonctionnement des lignes aériennes, des concessions, des aires de trafic, etc.

Ces aéroports sont peut-être régis par une administration aéroportuaire locale, mais elles sont en fait exploitées, dans une très large mesure, par le secteur privé. J'ai dit au gouvernement et à tout autre intérêt politique qui me le demandait: oui, envisageons une administration aéroportuaire locale à Toronto. Mais cela voulait simplement dire la coexistence d'une telle entité et des exploitants commerciaux, comme nous.

C'est un modèle parfaitement valable et généralement accepté au Canada. En fait, il ne s'agit pas de deux choses qui s'excluent mais qui se complètent.

Mr. Guimond: Mr. Hession, have you read the Nixon report and if so, would you care to comment on it?

M. Hession: Oui, je l'ai lu.

M. Guimond: Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Hession: Je serais ravi de répondre à toute question précise au sujet de ce rapport.

Le président: En tenant compte des contraintes de temps.

M. Hession: Bien sûr.

Mr. Guimond: In general, do you agree with the benefit analysis in the Nixon report, for example, the 14% after-tax return on investments? Do you agree with those numbers, those analyses?

M. Hession: La meilleure réponse à cette question est peut-être de vous rappeler quelque chose que j'ai déjà mentionné dans mon exposé. Wood Gundy, l'une des principales et des plus réputées maisons bancaires d'investissement au Canada, a déterminé que le taux de rendement des investissements n'était pas suffisant pour qu'il veuille investir dans ce projet, ce qui, d'après moi, laisse entendre que comparative-ment à d'autres investissements possibles, le rendement des investissements est relativement faible.

M. Nixon croit au contraire qu'il est relativement élevé. Je vous laisse le soin de décider si M. Nixon connaît mieux les marchés que Wood Gundy. Je pense que non.

M. Gouk: À quel moment la société Wood Gundy a-t-elle fait connaître cette décision?

[Text]

Mr. Hession: Again, it's a bit of a guess.

Mr. Gouk: Give it to me approximately.

Mr. Hession: The approximate timeframe would have been in the first quarter, the first three-month period following the award on December 7, 1992. It was during that 90-day period.

Mr. Gouk: Sometime in there.

Mr. Hession: Yes.

Mr. Gouk: Regarding the October 7 date on which this was signed, do you know of anyone who was party to this who believed the Conservatives would form the government and the Liberals would not, given the statement by the then leader of the opposition that he would cancel this contract? Was there anybody in there who actually thought the Conservatives would re-form the government and not the Liberals?

Mr. Hession: Quite candidly—

Mr. Gouk: Yes.

Mr. Hession: —it was not a consideration during this period. Bear in mind that we're talking about the December through February 1992-93 period. The dynamics of the election and the electoral run-up and all of the polls, etc., were not in the forefront of our thinking at that time. It became so as those who were involved moved closer to the conclusion of the contract, but back then it was not a factor.

• 1045

Mr. Harris: Did you say there was no termination for convenience clause in the agreement that was signed?

Mr. Hession: That is correct.

Mr. Harris: There was none?

Mr. Hession: There was none.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Hession, I admire your courage in coming here before the committee, because it's not easy to come and speak about a company that you had great faith and great interest in, and suddenly you found you were not a part of it. I know it must be under trying circumstances.

Who put the company, Paxport, together? Who was the leading force in setting it up and hiring you as the chief executive office?

Mr. Hession: Ben Swirsky, the chairman and chief executive of Bramalea, is a 50% partner with Donald Matthews, the chairman and chief executive of Matthews Group. At time we started, those two companies were the 50% joint venturers in what became Paxport.

Mr. Hubbard: In your bidding process you continued in good faith with six or seven shareholders. At the point when you got the successful bid, you suddenly found that you were short money, that some of your shareholders had backed out and there weren't sufficient moneys to cover the operation that you had planned.

Mr. Hession: Yes.

[Translation]

M. Hession: Encore une fois, je ne peux que spéculer.

M. Gouk: Donnez-moi une date approximative.

M. Hession: Je crois que cela s'est passé pendant le premier trimestre, les trois premiers mois après l'octroi du contrat le 7 décembre 1992. Cela s'est passé pendant cette période de 90 jours.

M. Gouk: Au cours de cette période.

M. Hession: Oui.

M. Gouk: À votre connaissance, au moment de la signature du contrat, le 7 octobre, y avait-il quelqu'un qui était partie à cette transaction qui croyait que les Conservateurs allaient former le prochain gouvernement et que les Libéraux ne pourraient pas annuler ce contrat comme l'avait promis celui qui était alors le chef de l'opposition? Y avait-il quelqu'un qui croyait vraiment que les Libéraux ne seraient pas élus et que les Conservateurs seraient reportés au pouvoir?

M. Hession: En toute honnêteté. . .

M. Gouk: Oui.

M. Hession: . . .ce n'était pas un facteur à ce moment-là. N'oubliez pas que nous parlons de la période de décembre 1992 à février 1993. La dynamique des élections, la période pré-électorale, le résultat des sondages, etc., ce n'était pas là ce qui nous préoccupait le plus à ce moment-là. Les choses ont changé à mesure que les négociations du contrat approchaient de la fin, mais au moment où nous parlons, ce n'était pas un facteur.

M. Harris: Avez-vous bien dit que l'entente qui a été signée ne contenait pas de clause de résiliation pour des raisons de commodité?

M. Hession: C'est exact.

M. Harris: Il n'y en avait pas?

M. Hession: Non.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur Hession, j'admire le courage dont vous faites preuve par votre présence devant notre comité, car ce n'est pas facile de venir nous parler d'une société dans laquelle vous aviez une grande confiance et un grand intérêt, et qui vous a exclu. Je sais que cela doit être très difficile pour vous.

Qui a constitué la société Paxport? Qui en a pris l'initiative et vous a recruté comme président-directeur général?

M. Hession: Ben Swirsky, le président-directeur de Bramalea et copartenaire avec Donald Matthews, le président-directeur général de Matthews Group. À l'origine, ces deux entreprises étaient propriétaires à parts égales de ce qui allait devenir Paxport.

M. Hubbard: Vous avez poursuivi votre processus de soumission de bonne foi avec six ou sept actionnaires. Au moment où votre soumission a été acceptée, vous vous êtes rendu compte soudainement que vous étiez à court d'argent, que certains de vos actionnaires s'étaient retirés et qu'il n'y avait plus suffisamment d'argent pour financer l'entreprise que vous aviez envisagée.

M. Hession: C'est vrai.

[Texte]

Mr. Hubbard: Would that have been the cause of your termination, the fact that you did not have definite agreements, signed documents, with these shareholders that they were willing to put up that amount of capital?

Mr. Hession: No.

Mr. Hubbard: That was not a factor?

Mr. Hession: Not at all.

Mr. Hubbard: Following that, we found that they had to go for outside moneys and bring in new shareholders. In the newspaper articles there is indication that a great number of people have been maligned. There has been talk about muddled reputations. They have certainly suffered. You use the word "sullied", which to me has a very peculiar connotation because of the great man himself. How are we going to rectify this situation in terms of the people who have been hurt?

When we look at the names that are connected with it we think of so many people tied in with politics, the lobbyists. We hear of programs whereby people who are in public office should not be involved with government contracts for at least a year after they depart their positions. As a committee and as a government, how can we eventually resolve this issue in the best interests of Canada and the best interests of all those people who participated and who gave of their time and tried to make this thing work?

Mr. Hession: I think that's a particularly salient question speaking, you know, from my own persona in this regard. I don't like investing four years of my life only to see something that was a success fail, and to have my own reputation sullied in the process, whether you accept the sully choice or not.

The answer is largely, I believe, found in the direction that the new government appears to be taking, that is, full openness and transparency. I mean I'm sitting here, willing and able to answer any question you wish to ask of me in what I believe is a major public interest area, the central airport facility of Canada. This is the first opportunity I've had to do so, apart from private meetings I've had with some people right in this room, let alone many others.

We, as Canadians, have an obligation to see that airport succeed. It's sitting there five years later, languishing, after an attempt by some of us who have an honest belief that the private sector financing alternative is valid. It was offered to a government who proselytized exactly that approach.

I don't dispute at all a new government, your government, having a different policy view. That's perfectly valid. But to the extent that those of us who responded when asked, and who have the same public interest at heart that I'm sure you do, I would only say to you, sir, that the more open and transparent we can all be in putting the facts before Canadians and being open in solving these problems, the better it will be for all of us. So I think you're on the right track in terms of your plans for the Lobbyist Registration Act, and so on and so forth.

The Chairman: Thank you, Mr. Hession, for exercising the option given you to appear before this committee. We appreciate your being here with us today.

[Traduction]

M. Hubbard: Est-ce que c'est pour cette raison que votre contrat a été résilié, parce que vous n'aviez pas d'ententes définitives, de documents signés, avec ces actionnaires qui s'étaient montrés disposés à fournir cet investissement?

M. Hession: Non.

M. Hubbard: Ce n'était pas un facteur?

M. Hession: Pas du tout.

M. Hubbard: Après cela, nous avons appris qu'ils ont dû chercher des fonds à l'extérieur du groupe en recrutant de nouveaux actionnaires. Les articles de journaux ont dit qu'un grand nombre de personnes avaient été calomniées. On a parlé de réputations ternies. Vous avez certainement souffert. Vous avez utilisé le terme «sullied» souillé, qui ne me plaît pas, parce qu'il rappelle trop un grand homme. Qu'allons-nous faire pour dédommager les personnes qui ont souffert?

Lorsque nous examinons la liste des personnes associées à cette entreprise, nous reconnaissons des personnes ayant des liens avec des partis politiques, des lobbyistes. Nous savons qu'il y a des programmes qui interdisent aux titulaires de charges publiques d'accepter des contrats du gouvernement pendant au moins un an après avoir quitté leur poste. Comment notre comité et le gouvernement pourraient-ils régler cette question au mieux des intérêts du Canada et au mieux des intérêts de tous ceux qui ont participé et qui ont investi leur temps et leurs efforts pour que cette entreprise réussisse?

M. Hession: De mon point de vue personnel, je pense que c'est une question particulièrement pertinente. Je n'aime pas l'idée que l'entreprise à laquelle j'ai consacré quatre ans de ma vie et qui est un succès a finalement échoué et il ne me plaît pas non plus que ma réputation ait été souillée dans ce processus.

Je crois que la réponse se trouve essentiellement dans l'orientation que le nouveau gouvernement semble vouloir adopter, à savoir une transparence pleine et entière. Je suis ici tout à fait prêt à répondre à toute question que vous voudrez me poser au sujet d'un dossier qui est d'un très grand intérêt public, à savoir l'installation aéroportuaire centrale du Canada. C'est la première fois que l'on me donne l'occasion de le faire, mises à part certaines réunions privées que j'ai eues avec des personnes ici présentes et bien d'autres.

En tant que Canadiens, nous nous devons d'assurer la réussite de cet aéroport. Cinq ans plus tard, il déperit après l'effort que certains d'entre nous ont fait, croyant sincèrement que le financement par le secteur privé était une option valable. Nous l'avons offert à un gouvernement qui prêchait précisément cette solution.

Je n'exclus pas du tout qu'un nouveau gouvernement, votre gouvernement, puisse avoir une politique différente. C'est parfaitement valable. Mais dans la mesure où nous avons répondu à l'appel et où nous avons à coeur l'intérêt public, tout comme vous, j'en suis sûr, je peux seulement vous dire que plus vous ferez preuve de transparence lorsque vous présenterez les faits aux Canadiens et plus vous serez transparents dans votre recherche d'une solution à ces problèmes, mieux ce sera pour nous tous. Alors je pense que vous êtes sur la bonne voie avec votre projet de loi d'enregistrement des lobbyistes et d'autres initiatives de ce genre.

Le président: Merci, monsieur Hession, d'avoir accepté notre invitation de comparaître devant notre comité. Nous apprécions le fait que vous soyez venu aujourd'hui.

[Text]

Mr. Hession: Thank you, ladies and gentlemen.

• 1050

The Chairman: Colleagues, we now welcome to the committee Mr. Robert Vineberg, legal counsel for Pearson Development Corporation.

Welcome to the committee, Mr. Vineberg. I understand you have some opening remarks you'd like to make to this committee.

Mr. Robert Vineberg (Legal Counsel, Pearson Development Corporation): Mr. Chairman, members, I represent Pearson Development Corporation, which is the managing general partner of T1T2 Limited Partnership, the partnership that entered into contracts with the Government of Canada for the lease and redevelopment of terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport.

The partners of T1T2 Limited Partnership are the Claridge Group, Agra Industries, Allders Canada Inc., the Bracknell Corporation, Hartay Enterprises, Lockheed Corporation, Matthews Group, Matthews Investments and NORR Group Consultants. Their shareholders include many of Canada's largest pension funds.

My name is Robert Vineberg and I am a director and legal counsel of Pearson Development Corporation. You may ask why Pearson Development Corporation is represented before you today by a lawyer. The reason is that Pearson Development Corporation believes Bill C-22 if enacted into law will represent quite simply an act of confiscation virtually without precedent in modern Canadian legal history—a breach of fundamental principles of justice, of fairness, of equity and of democracy.

The debate in the House of Commons reflects the fact the House is considering this extraordinary piece of legislation based on a determination by the Government of Canada that the contracts between Pearson Development Corporation and the Government of Canada are "inadequate". It has been suggested the revenue stream provided to the Government of Canada by these contracts is "far from overwhelming". The Government of Canada has determined these contracts were not in the best interests of the people of Canada.

Pearson Development Corporation believes these views are simply wrong. While words such as inadequate and far from overwhelming are relative terms, they are not under any reasonable construction a fair characterization of the agreements between the Government of Canada and Pearson Development Corporation.

Let's look at a few facts. One, no one has ever suggested the contracts respecting the leasing and development of terminal 3 at Pearson were in any way inadequate or disadvantageous. Yet, in negotiating with Pearson Development Corporation, the Government of Canada used those contracts as its base line for what it would consider to be acceptable provisions for terminals 1 and 2. The contracts for terminals 1 and 2 were negotiated as a part of a painstaking process over a six-month period.

[Translation]

M. Hession: Merci, mesdames et messieurs.

Le président: Chers collègues, nous souhaitons maintenant la bienvenue au comité à M. Robert Vineberg, conseiller juridique de Pearson Development Corporation (Société d'aménagement de l'aéroport Pearson).

Bienvenue au comité, monsieur Vineberg. Je crois comprendre que vous souhaitez nous faire quelques remarques préliminaires.

M. Robert Vineberg (conseiller juridique, Pearson Development Corporation): Monsieur le président, mesdames et messieurs, je représente Pearson Development Corporation, le gérant commandité de la Société en commandite T1T2, société qui a conclu les contrats de location et de réaménagement des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson.

Les associés de la Société en commandite T1T2 sont le Groupe Claridge, Agra Industries, Allders Canada Inc., Bracknell Corporation, Hartay Enterprises, Lockheed Corporation, Matthews Group, Matthews Investments et NORR Group Consultants. Certains des plus importants fonds de pension du Canada sont actionnaires de ces sociétés.

Mon nom est Robert Vineberg et je suis l'un des administrateurs de Pearson Development Corporation et le conseiller juridique de cette société. Vous vous demandez peut-être pourquoi un avocat s'adresse aujourd'hui à vous au nom de cette société. La raison est fort simple: Cette société croit que si le projet de loi C-22 est adopté et que la loi entre en vigueur, il s'agira là d'une mainmise par l'État pour laquelle il est presque impossible de trouver un précédent dans l'histoire moderne du droit au Canada; ce sera une violation des principes fondamentaux de justice, d'équité et de démocratie.

Le fait que ce projet de loi soit débattu à la Chambre des communes indique que la Chambre aborde son étude de ce projet de loi en se fondant sur la conclusion tirée par le gouvernement du Canada que les contrats conclus entre Pearson Development Corporation et le gouvernement sont «inadéquats». On a avancé que les revenus dont le gouvernement du Canada pourrait bénéficier en vertu de ces contrats sont «loin d'être impressionnants». Le gouvernement du Canada a conclu que ces contrats n'étaient pas dans le meilleur intérêt de la population canadienne.

Pearson Development Corporation est convaincue du contraire. Même si des expressions comme «inadéquats» et «loin d'être impressionnants» ont un sens très relatif, elles sont loin de correspondre, peu importe le sens qu'on veut bien leur donner, à la réalité; ces expressions ne sont pas une description juste et exacte des ententes conclues entre le gouvernement du Canada et Pearson Development Corporation.

Voyons d'abord certains faits: premièrement, nul n'a jamais allégué que les contrats de location et d'aménagement de l'aérogare 3 de l'aéroport international Pearson sont «inadéquats» ou «désavantageux». Pourtant, le gouvernement du Canada, dans ses négociations avec Pearson Development Corporation, s'est inspiré des dispositions de ces contrats pour établir les conditions de base jugées acceptables pour les contrats des aérogares 1 et 2. Les contrats pour les aérogares 1 et 2 sont l'aboutissement de plus de six mois de négociations intenses et laborieuses.

[Texte]

[Traduction]

• 1055

During those negotiations the Government of Canada obtained the agreement of Pearson Development Corporation to improve the new contracts for terminals 1 and 2 as compared with those for terminal 3 with respect to 157 important business and legal matters. Thus, in at least 157 specific instances, the contracts for terminals 1 and 2 are substantially better for the Government of Canada than the terminal 3 contract.

Two, the contracts negotiated by the Government of Canada would have the effect of causing terminals 1 and 2 to be redeveloped as world-class air terminals at no cost and at no risk to the Government of Canada. Moreover, the contracts specifically provide that the Government of Canada would maintain control over all aspects of the development and operation of these terminals during the entire term of the lease, including the rents charged to the tenants and amounts charged to the public for products and services.

From the point of view of the travelling public, they would enjoy the facilities of world-class air terminals operated to the highest international standards, with every aspect of the design and operation being closely monitored and supervised by the Department of Transport.

Three, the Government of Canada and the people of Canada would benefit significantly from all three terminals being under common ownership. There is the obvious and very significant savings in cost and efficiencies in operations. These cost savings directly benefit the tenant airlines since the rent payable by the airlines is based in part on the costs of operation of the terminals. In addition, common ownership would allow airlines to move from one terminal to another as alliances are formed. This is simply not possible when terminals are under different ownerships.

Four, the proposed agreements between the Pearson Development Corporation and the government were reviewed carefully by the competition bureau. It provided an advance-ruling certificate reflecting its determination that these agreements did not inhibit competition at the airport.

Five, construction on the redevelopment was to start in November 1993. By now, the first \$100 million phase of that redevelopment would have been well in progress. That redevelopment of the terminals would have brought thousands of jobs to Metro Toronto. There are people who would be at work today rebuilding the terminals for the benefit of the Canadian travelling public and the airlines.

Six, the construction of the \$700-million project was to be done completely at the risk of private enterprise and without the imposition of a passenger-facility charge.

Seven, what about the revenue stream to be provided by Pearson Development Corporation to the Government of Canada? That's the one Mr. Nixon characterized as far from overwhelming. The accounting firm Peat Marwick Thorne

Au cours de ces négociations, le gouvernement du Canada a obtenu de Pearson Development Corporation des améliorations à certaines dispositions des contrats des aéroports 1 et 2 (par rapport aux contrats conclus pour l'aéroport 3). Ces modifications importantes portent sur 157 clauses commerciales ou légales. Ainsi, dans au moins 157 cas bien précis, les contrats pour les aéroports 1 et 2 sont sensiblement plus favorables au gouvernement du Canada que ceux signés pour l'aéroport 3.

Deuxièmement, les contrats négociés par le gouvernement du Canada entraîneraient le réaménagement des aéroports 1 et 2 en aéroports de calibre international, sans frais ni risques pour le gouvernement du Canada. De plus, les contrats prévoient spécifiquement que le gouvernement du Canada contrôlerait tous les volets de l'aménagement et de l'exploitation de ces aéroports pendant toute la durée du bail, y compris les loyers chargés et les frais chargés au public pour les produits et les services.

Le public voyageur profiterait des aménagements d'aéroports de calibre international, exploitées suivant les plus hauts standards de l'industrie; le ministère des Transports surveillerait et contrôlerait toutes les étapes de l'aménagement et de l'exploitation.

Troisièmement, il serait très avantageux pour le gouvernement du Canada et, par conséquent, pour les Canadiens, que les trois aéroports soient sous l'égide d'une seule entité. Les économies importantes au niveau des coûts et une exploitation plus efficace sont les plus évidents de ces avantages. Les lignes aériennes locataires des aéroports bénéficieraient directement de ces économies, étant donné que le loyer qu'elles paient est en partie fonction des coûts d'exploitation des aéroports. Il serait aussi plus facile pour les lignes aériennes de déménager d'un aéroport à l'autre lorsqu'elles forment des alliances—ce qui sera tout à fait impossible si les aéroports appartiennent à des entités différentes.

Quatrièmement, les ententes entre Pearson Development Corporation et le gouvernement du Canada ont été révisées par le Bureau de la concurrence qui a rendu une décision anticipée reflétant sa détermination que ces ententes n'empêchaient pas la concurrence à l'aéroport.

Cinquièmement, si les travaux de réaménagement avaient débuté en novembre 1993, tel que prévu, la première phase de ces travaux, représentant un investissement de 100 millions de dollars, serait déjà fort avancée. Le réaménagement des aéroports aurait créé des milliers d'emplois dans la région de Toronto et ces milliers de travailleurs seraient aujourd'hui occupés à rebâtir les aéroports pour le plus grand profit des voyageurs canadiens et les lignes aériennes.

Sixièmement, ce projet de 700 millions de dollars devait être entièrement financé par l'entreprise privée, sans que les usagers aient à acquitter une taxe spéciale.

Septièmement, qu'en est-il des revenus que Pearson Development Corporation aurait générés pour le gouvernement du Canada—les revenus dont M. Nixon dit qu'ils sont «loin d'être impressionnants»? Pour les 37 premières années du bail,

[Text]

estimated the revenues to the Government of Canada from this lease over the first 37 years of its term as \$5.417 billion. That is the amount Mr. Nixon characterized as being far from overwhelming. We understand the financial model used to calculate these revenues was reviewed and accepted by the Government of Canada.

The foregoing are some of the reasons why we believe strongly that the contracts entered into by the Pearson Development Corporation with the Government of Canada, for the development of terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport, are clearly in the best interests of all Canadians and are not flawed in any way.

These contracts represent the fulfilment of an opportunity for the citizens of Canada and their government to realize the redevelopment of terminals 1 and 2 at Pearson Airport to the highest world-class standards. Canadians will obtain a financial return from such terminals that would be substantially in excess of what could be obtained if the project was attempted through a local airport authority.

Criticism has also been levelled at these contracts because they were signed on October 7, 1993, which was less than three weeks before the federal election. This criticism overlooks the fact that the parties reached an agreement on all major points in the middle of August 1993. At that time, the transaction was submitted to Treasury Board for approval. Upon Treasury Board approving the transaction in August 1993, it was agreed that the closing would occur on October 7, 1993, to allow the lawyers sufficient time to prepare the necessarily voluminous legal documentation.

We do not wish to debate with you the shortcomings of the report prepared by Robert Nixon. The Pearson Development Corporation appears before you today because you have been charged with the examination of a bill that has the basic objective of taking property and the cancellation of contractual rights without the payment of fair compensation. We ask you to consider that this bill is nothing more or less than that: a simple act of confiscation.

Please also consider that while these words are perhaps dramatic ones, they are not in any way an exaggeration or an oversimplification. If this bill becomes law, this House will have eviscerated a principle of law for which men have fought and died over centuries. If this bill becomes law, it will be an historic enactment because it will sever the adherence by Canada to one of the most fundamental rights of a citizen of a civilized nation.

We're not here to discuss history. But we must ask you to consider certain of the cornerstones on which our civilization and our law have been constructed. You may remember the Magna Carta of 1215. Its importance lies in the fact that it established for the first time that the ruler of England could not take the property of its citizens without fair payment. You are today considering a law that breaches those principles.

[Translation]

la firme Peat Marwick Thorne évalue ces revenus à 5 417 milliards de dollars. C'est ce montant que M. Nixon qualifie de «loin d'être impressionnant»! Pour autant que nous sachions, le modèle financier utilisé pour ces calculs a été étudié et accepté par le gouvernement du Canada.

Il s'agit là de certaines des raisons qui font que nous sommes certains que les contrats conclus entre Pearson Development Corporation et le gouvernement du Canada pour le réaménagement des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson sont nettement dans le meilleur intérêt des Canadiens, et que ces contrats ne sont pas viciés.

Ils sont, pour le gouvernement du Canada et pour les Canadiens, à la fois une opportunité de procéder au réaménagement des aéroports 1 et 2 de l'aéroport Pearson selon des standards internationaux et de retirer de l'exploitation de ces aéroports des revenus de beaucoup supérieurs à ceux qu'ils pourraient obtenir s'ils s'occupaient eux-mêmes de ce projet ou s'ils en confiaient la gestion à un organisme régional.

Les critiques ont également attaqué le fait que ces contrats ont été signés le 7 octobre 1993, moins de trois semaines avant les dernières élections fédérales. Ces critiques ont oublié ou omis de dire que les parties en étaient venues à une entente sur les clauses principales de ces contrats à la mi-août 1993, et qu'à ce moment, la transaction avait été présentée au Conseil du Trésor pour approbation. En août 1993, lorsque le Conseil du Trésor a approuvé la transaction, il a été convenu que les contrats seraient signés le 7 octobre 1993, pour que les avocats disposent de suffisamment de temps pour préparer toute la documentation afférente aux contrats.

Nous n'avons pas l'intention de soulever toutes les lacunes du rapport préparé par M. Robert Nixon. Pearson Development Corporation se présente aujourd'hui devant vous parce que la Chambre des communes a été chargée d'étudier un projet de loi ayant pour objectif l'appropriation de biens et l'annulation de droits contractuels sans qu'une juste compensation soit versée en retour. Nous vous demandons de considérer ce projet de loi pour ce qu'il est: rien de plus—ni rien de moins—qu'une confiscation.

• 1100

Même si ces mots sont lourds de sens, nous vous prions également de réaliser qu'ils ne sont ni une exagération, ni une version simpliste de la situation que cette Chambre a été chargée d'étudier. Si ce projet de loi devait être adopté, la Chambre des communes ferait fi d'un principe de droit pour lequel, au cours de l'histoire de l'humanité, des hommes se sont battus et ont donné leur vie. Si ce projet de loi devait être adopté, ce serait là un événement historique: le Canada renierait l'un des droits les plus fondamentaux des citoyens d'une nation civilisée.

Nous n'avons pas l'intention d'entamer une longue dissertation historique, mais nous voulons vous rappeler certains des fondements de notre civilisation et de nos lois. La Grande Charte («Magna Carta») de 1215, comme vous le savez sans doute, marque un point tournant dans l'histoire du monde: elle établit, pour la première fois, que le souverain de l'Angleterre ne peut s'emparer de la propriété de ses sujets sans leur verser une juste compensation. Le projet de loi que vous avez été chargés d'étudier viole ces principes.

[Texte]

Throughout the centuries, the principle of no taking without fair compensation became inviolable in the English common law. But the citizens of France had to fight a revolution to win the same rights. Thus it was only in 1789 that the French constituent assembly included in its

Déclarations des droits de l'homme et du citoyen: La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.

Thus 200 years ago both the English common law and the French civil law had firmly established the property cannot be taken by the Crown without fair compensation. That same principle is today embodied in the resolutions of the United Nations and has been recognized numerous times in legislation enacted by this House of Commons.

A recent example is the North American Free Trade Agreement, where article 1110 states that:

1. No party may directly or indirectly nationalize or expropriate an investment of an investor of another Party in its territory or take a measure tantamount to nationalization or expropriation of such an investment ('expropriation'), except:

- (a) for a public purpose;
- (b) on a non-discriminatory basis;
- (c) in accordance with due process of law and Article 1105(1); and
- (d) on payment of compensation in accordance with paragraphs 2 through 6.

Paragraph 2 states:

Compensation shall be equivalent to the fair market value of the expropriated investment immediately before the expropriation took place ("date of expropriation"), and shall not reflect any change in value occurring because the intended expropriation had become known earlier. Valuation criteria shall include going concern value, asset value including declared tax value of tangible property, and other criteria, as appropriate, to determine fair market value.

Paragraph 3 reads: "Compensation shall be paid without delay and be fully realisable."

You are considering the enactment of legislation that breaches fundamental human rights, the principles established by the Magna Carta,

la *Déclaration des droits de l'homme et du citoyen*,

the resolutions of the General Assembly of the United Nations, and the legislative enactments of this House of Commons.

The justification for this legislation is the Nixon report. Through what process was this report prepared?

[Traduction]

Tout au long des siècles, le principe que nul ne doit prendre sans verser une juste compensation a été reconnu à maintes reprises par la common law anglaise, et il est devenu inviolable. Mais de l'autre côté de la Manche, les Français ont dû se battre, pendant la Révolution, pour obtenir les mêmes droits. Ce n'est qu'en 1789 que la déclaration suivante a été inscrite dans la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de l'Assemblée constituante française:

Déclaration des droits de l'homme et du citoyen: «La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.»

Ainsi, il y a 200 ans, tant la common law anglaise que le droit civil français ont fermement établi le principe que l'État ne peut s'approprier des biens sans verser une compensation équitable. Ce principe est aujourd'hui enchâssé dans les résolutions adoptées par l'Organisation des Nations unies et a été consacré à de multiples reprises dans les lois adoptées par la Chambre des communes canadienne.

L'un des exemples les plus récents de l'adhésion du Canada à ces principes est l'Accord de libre-échange nord-américain. L'article 1110 de cet Accord se lit en effet:

1. Aucune des Parties ne pourra, directement ou indirectement, nationaliser ou exproprier un investissement effectué sur son territoire par un investisseur d'une autre Partie, ni prendre une mesure équivalant à la nationalisation ou à l'expropriation d'un tel investissement («expropriation»), sauf:

- a) pour une raison d'intérêt public;
- b) sur une base non discriminatoire;
- c) en conformité avec l'application régulière de la loi et le paragraphe 1105(1); et
- d) moyennant le versement d'une indemnité en conformité avec les paragraphes 2 à 6.

Selon le paragraphe 2:

L'indemnité devra équivaloir à la juste valeur marchande de l'investissement exproprié, immédiatement avant que l'expropriation n'ait lieu («date d'expropriation»), et elle ne tiendra compte d'aucun changement de valeur résultant du fait que l'expropriation envisagée était déjà connue. Les critères d'évaluation seront la valeur d'exploitation, la valeur de l'actif, notamment la valeur fiscale déclarée des biens corporels, ainsi que tout autre critère nécessaire au calcul de la juste valeur marchande, selon que de besoin.

Selon le paragraphe 3: «L'indemnité sera versée sans délai et elle sera pleinement réalisable.»

Le projet de loi que vous avez été chargés d'étudier viole des droits humains fondamentaux, les principes établis par la Grande Charte,

la *Déclaration des droits de l'homme et du citoyen*,

les résolutions de l'Assemblée générale de l'ONU et des actes législatifs de la Chambre des communes.

Ce projet de loi est fondé sur le rapport Nixon. Quel a été le processus suivi pour la préparation de ce rapport?

[Text]

At the beginning of his mandate, Mr. Nixon was given 30 days to consider the matter and to reach a conclusion. He is not a judge; he is not a lawyer. He never pretended to hold an inquiry on any judicial basis or on any other basis that would recognize the fundamental rights of the parties affected.

Mr. Nixon decided who he would invite to speak with him. All of his meetings were held in private. No one else was permitted to attend. The people who spoke with him were not under oath and there was obviously no opportunity for any examination or cross-examination of the statements that were made to him.

The Nixon report was therefore produced by a process completely shrouded in secrecy without even the slightest acknowledgement of judicial principles or of due process, carried on by a gentleman who is neither a judge nor a lawyer, appointed by and answerable to the Prime Minister and under strict orders to present a conclusion in 30 days.

• 1105

We challenge each of you to tell us that this process was fair, that this process was just, that this process was reasonable. Yet it is based exclusively on the report of Mr. Nixon that the House of Commons is considering legislation that will confiscate the property rights of its citizens without fair compensation.

Suppose a constituent of your home town walked into your constituency office tomorrow and told you that the mayor of your town had appointed another businessman to determine whether he should be allowed to carry on his business. Suppose, further, that such an appointee had decided, after private meetings with your constituent and others, that it is not in the best interests of the citizens of your town that this business be operated by your constituent, and that therefore the mayor was proposing legislation before the town council to take away his business and not pay him fair compensation therefor.

We suggest to you that you would be outraged, and justifiably so. We suspect that you would call the mayor, you'd call the press in your home town and would do whatever you could to ensure that such a travesty of justice would not occur.

Pearson Development Corporation appears before you today in exactly the position of such a constituent.

You might ask whether there is a precedent for the Government of Canada to act in such a manner, and I must tell you that there is one such precedent. On March 14, 1942, acting under the War Measures Act, the government, by Order in Council, determined that:

All property situated in any protected area of British Columbia, belonging to any person of the Japanese race resident in such area be vested in and subject to control and management of the Custodian of Enemy Property.

This Order in Council is the only example that we have found in the history of the Government of Canada of confiscation of private property without fair compensation.

[Translation]

Initialement, M. Nixon a reçu un mandat de 30 jours pour étudier l'affaire et en tirer une conclusion. M. Nixon n'est ni juge, ni avocat, et il n'a jamais eu la prétention de mener une enquête judiciaire, ni aucune autre forme d'enquête où les droits fondamentaux des parties visées par son enquête seraient pris en compte.

M. Nixon a lui-même choisi les personnes qu'il voulait rencontrer. Toutes les rencontres ont eu lieu à huis clos—personne d'autre n'était autorisé à y assister. Ceux et celles qui se sont entretenus avec M. Nixon ne témoignaient pas sous serment, et il n'y a évidemment eu ni interrogatoire, ni contre-interrogatoire sur les faits avancés par ces personnes.

Le rapport Nixon est donc le résultat d'un processus hermétique, entouré du secret le plus complet. L'enquête de M. Nixon n'offre aucune ressemblance avec les principes élémentaires de justice et de procédure équitable. Elle a été menée par un homme sans formation juridique, qui n'est ni juge ni avocat, nommé par le Premier ministre, à qui, seul, il devait rendre compte. Il avait de plus reçu l'ordre strict de présenter les résultats de son enquête dans les 30 jours.

Y a-t-il quelqu'un de vous qui puisse affirmer qu'il s'agit là d'un processus équitable, d'un processus juste et raisonnable? Pourtant, c'est exclusivement sur la foi de ce rapport de M. Nixon qu'on demande à la Chambre des communes d'étudier le projet de loi qui confisquera, sans compensation équitable, les droits de propriété de citoyens canadiens.

Qu'arriverait-il si, demain matin, un des électeurs de votre circonscription électorale se présentait à votre bureau pour vous annoncer que le maire de votre ville a nommé un autre homme d'affaires pour décider si cet électeur a le droit de continuer à exploiter son entreprise? Qu'arriverait-il si, en plus, cet «enquêteur» avait conclu, après des rencontres tenues à huis clos avec l'électeur et certaines autres personnes, qu'il n'est pas dans le meilleur intérêt des résidents de votre ville que l'électeur continue d'exploiter son entreprise? Et si, par conséquent, le maire proposait au conseil municipal d'adopter une résolution pour exproprier l'entreprise de cet électeur sans lui verser une compensation équitable?

Nous croyons que vous seriez, à juste titre, horrifiés. Il est fort probable que vous communiqueriez avec le maire, que vous convoqueriez une conférence de presse dans votre ville et que vous feriez tout en votre pouvoir pour empêcher cette parodie de justice.

Aujourd'hui, devant vous, Pearson Development Corporation se trouve exactement dans la position de l'électeur hypothétique.

Peut-être vous demandez-vous s'il existe des précédents justifiant le geste du gouvernement du Canada. Je dois malheureusement reconnaître qu'il y en a un. Le 14 mars 1942, agissant par arrêté en conseil adopté en vertu de la Loi sur les mesures de guerre, le gouvernement du Canada décréta que:

Tous les biens situés dans une zone protégée de la Colombie-Britannique et appartenant à un résident de race japonaise seront placés sous la garde, le contrôle et la gestion du Gardien de la propriété de l'ennemi.

Cet Arrêté en conseil est le seul exemple que nous avons réussi à trouver d'une confiscation, par le gouvernement du Canada, de la propriété privée sans compensation équitable.

[Texte]

The Government of Canada has of course recently recognized that this Order in Council, while well intentioned at the time, was wrong.

Ladies and gentlemen, property rights were not enshrined in our Charter of Rights and Freedoms. Thus, this House of Commons might have the power in law to take property without paying fair compensation. But to use that power would be an unprecedented throttling of the fundamental principles of justice, of fairness, and of equity. You'd be enacting an act of confiscation without justification.

We must ask you to reconsider your proposed course. It is all too easy to enact legislation that is responsive to the howls of the mob. It is often much more difficult to listen to the whispers of our predecessors, those who fought so hard to attain freedom from exactly this kind of tyranny.

We would therefore request that you recommend that Bill C-22 be amended by the deletion of clauses 7, 8, 9, and 10 thereof, and by their replacement with a provision that those parties affected by this legislation shall be entitled to such compensation from Her Majesty as may be determined in accordance with applicable provisions of existing law. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Vineberg. While I personally find your remarks today extreme, and frankly, outrageous, my job is to ensure that you have the right to say them.

We'll go to questions.

M. Guimond: Merci, monsieur Vineberg. Je vais faire un commentaire général. L'une des raisons pour lesquelles j'étais heureux d'avoir été élu en tant qu'avocat, c'était pour me reposer des avocasseries et tout ce que cela comporte. C'est mon premier commentaire.

Je vais faire également un commentaire de droit civil français en vigueur, chez nous au Québec, et qui stipule qu'un contrat vicié au préalable ne devrait pas recevoir d'indemnisation en cas d'annulation. Je vous fait un autre commentaire. C'est une expression, j'imagine que l'équivalent doit exister en anglais, qui existe chez nous, à l'Île d'Orléans: «Quand on est dans une serre, on ne lance pas de roches».

• 1110

Monsieur Vineberg, vous dites, dans votre mémoire, que certaines personnes prétendent que le fait que le contrat a été signé le 7 octobre, moins de trois semaines avant les dernières élections, ce n'est pas une raison pour que les critiques s'offusquent. Cependant, on sait que la Première ministre a demandé—je ne sais pas si c'est personnellement ou via les commis qui l'entourent—au négociateur en chef de signer, car cela pressait de signer, et l'on sait fort bien que le fait de signer, suite à l'appel d'offre, vous donnait une ouverture, en cas d'annulation, à une indemnité.

Est-il exact d'affirmer une telle chose?

Mr. Vineberg: I'm sorry, Mr. Chairman, I would ask the hon. member to repeat his question because I didn't understand exactly what he was asking.

[Traduction]

Le gouvernement du Canada a récemment fait amende honorable et reconnu que cet Arrêté en conseil était injuste, malgré ses bonnes intentions.

Mesdames, messieurs, le droit à la propriété n'est pas enchâssé dans la Charte des droits et libertés. La Chambre des communes a donc, en droit, le pouvoir de s'approprier des biens sans verser de compensation équitable; par contre, nous croyons que si la Chambre use de ce pouvoir, il s'agira d'une dénegation sans précédent des principes fondamentaux de justice et d'équité. L'adoption de ce projet de loi par la Chambre des communes sanctionnerait une confiscation pour laquelle il n'existe aucune justification.

Nous devons vous demander de revoir, de repenser les conséquences de ce geste. Il est toujours aisé d'adopter des lois pour apaiser les foules et calmer les opinions enflammées—il est souvent beaucoup plus difficile de prêter l'oreille aux chuchotements de nos prédécesseurs, ceux qui se sont battus vaillamment, justement pour que nous n'ayons pas à subir ce genre de tyrannie.

Nous vous prions donc de recommander que le projet de loi C-22 soit amendé: que les articles 7, 8, 9 et 10 soient supprimés et remplacés par une disposition prévoyant que les parties visées par ce projet de loi ont droit à la compensation qui pourra être déterminée par Sa Majesté conformément aux dispositions législatives applicables.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Vineberg. Bien que, personnellement, je trouve que vous défendez aujourd'hui une opinion extrême et qui, franchement, dépasse les bornes, mon rôle est de veiller à ce que vous puissiez exercer votre droit de l'exprimer.

Nous allons passer aux questions.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Vineberg. I will make a general comment. One of the reasons why I was so happy to have been elected as a lawyer was that at last I would get some rest from legal quibbling and all it entails. That was my first comment.

I also want to make a comment on the French civil law that is applied in Quebec and states that a contract that is flawed in the first place should not give rise to any compensation in case of cancellation. I will make another comment. It refers to a saying, I suppose you must have the same in English, and as the saying goes back home in Orléans Island: "People in glass houses shouldn't throw stones".

Mr. Vineberg, you say in your brief that some people argue that the fact that the contract was signed on the 7th of October, less than three weeks before the last election, is no reason for criticism to be leveled at these contracts. However, we know that the Prime Minister asked—I don't if she asked personally or through her aides—the chief negotiator to sign, since it had to be signed quickly, and we know very well that the very fact of having signed, following the bid, gave you an opportunity, in case of cancellation, to get a compensation.

Is it correct to state that?

M. Vineberg: Je regrette, monsieur le président, je demanderai au membre du comité de répéter la question parce que je n'ai pas bien compris ce qu'il a dit.

[Text]

M. Guimond: Suite à un appel d'offres, il y a eu signature d'un contrat. Par le fait qu'il y a eu signature, aux termes de l'appel d'offres, cela donnait ouverture, si le contrat était annulé comme c'était prévisible, car le gouvernement Conservateur agonisait, que vous auriez droit à certaines indemnités. C'est pour cela que ça pressait de signer le 7 octobre. Est-ce exact?

Mr. Vineberg: I don't believe that was why they were in such a hurry to sign.

It's important to understand that the negotiations began intensively in the month of March. By the middle of June the principles of the deal had been agreed to and by the middle of August the deal itself had been agreed to. All the important elements of the deal had been agreed to.

At that point it went to the Treasury Board, which approved it, and the parties agreed that October 7 would be the date of signing.

This was in the middle of August. There hadn't even been an election called.

We recognized the fact that the lawyers needed weeks to prepare the documents. There were thousands of documents that had to be prepared, reviewed, and finalized, and thus the October 7 date of signing had nothing to do with the election. The October 7 date of signing was established in August at the time that the Treasury Board approved the transaction.

M. Guimond: Monsieur Vineberg, quand vous nous dites que toutes ces discussions-là étaient complétées à la mi-août,—vous semblez oublier que, premièrement, nous avons suivi l'actualité politique au Canada et nous savions que ce gouvernement agonisant était rendu au terme d'un mandat légal de cinq ans, tel qu'il est dit dans la Constitution canadienne, rapatriée sans l'accord du Québec, on aura l'occasion d'en reparler—vous saviez qu'on s'en allait vers des élections.

Madame Campbell n'avait plus le choix, elle n'a pas sorti la date du 25 octobre comme un magicien sort un lapin d'un chapeau.

Vous nous dites que, de toute façon, il n'y avait pas d'élections dans l'air à la mi-août. Avec les contacts que vous aviez, avec la ligne directe que vous aviez avec le Cabinet de la Première ministre, j' imagine que vous aviez quand même de petites indications que des élections étaient pour être appelées. De toute façon, le 7 octobre, on était en élections et Jean Chrétien disait à tout le monde qu'il annulerait le contrat.

Mr. Vineberg: I'm sorry, is there a question, Mr. Chairman?

M. Guimond: Non, c'était un commentaire.

Est-il exact que le lobbyiste, Fred Doucet, a été embauché dans le seul but d'influencer le bureau du Premier ministre d'accepter la création d'un consortium formé de Paxport et de Claridge Properties?

Mr. Vineberg: I don't have any knowledge as to the basis on which Mr. Doucet was hired. However, I must disagree with the hon. member when he suggests that Mr. Doucet or any other lobbyist was hired to influence any elected member of the House of Commons. This was certainly not the way the Pearson Development Corporation conducted its business, and it had no intention whatsoever to do so.

[Translation]

Mr. Guimond: Following a bid, a contract was signed. Due to the fact that a contract was signed, according to the bid, it gave an opportunity, in case the contract were to be cancelled as one could foresee it would, since the Conservative government was close to death, that you would be entitled to some compensation. That is why they were in such a hurry to sign. Is that correct?

M. Vineberg: Je ne crois pas que c'est pour cette raison qu'on était pressé de signer.

Il importe de comprendre que les négociations ont commencé avec intensité au début de mars. Au milieu de juin, on s'était entendu sur les principes de l'accord et à la mi-août on s'était entendu sur l'accord en tant que tel. Tous les éléments importants de celui-ci avaient fait l'objet d'une entente.

À ce moment-là, il a été envoyé au Conseil du Trésor, qui l'a approuvé, et les parties ont accepté de fixer au 7 octobre la date de la signature.

Cela se passait à la mi-août. Les élections générales n'étaient même pas déclenchées à ce moment-là.

Nous avons tenu compte du fait que les avocats avaient besoin de quelques semaines pour rédiger les documents. Il y avait des milliers de documents à rédiger, à revoir et à finaliser, et c'est pourquoi on peut dire que ce choix du 7 octobre comme date de signature n'avait rien à avoir avec la tenue d'une élection. Le choix du 7 octobre comme date de signature a été fait en août, au moment où le Conseil du Trésor a approuvé la transaction.

Mr. Guimond: Mr. Vineberg, when you say that all those discussions were completed in the middle of August—you seem to overview the fact that, first of all, we were watching the political scene in Canada and we knew that this dying government was at the end of a legal term of five years, as is stated in the Canadian Constitution, that was patriated without Quebec's consent, we will come to that on another occasion—you knew that we were bound to have an election.

Mrs. Campbell had no choice, she did not pick the 25th of October out of a hat.

You tell us that, at any rate, there were no rumours of elections in the middle of August. Given the contacts you had, given the direct line you had with the Prime Minister's Office, I suppose you had nevertheless some indications that an election was going to be called. Anyway, on the 7th of October, the election campaign was on and Jean Chrétien was saying to everyone that he would cancel the contract.

M. Vineberg: Je regrette, est-ce qu'on me pose une question, monsieur le président?

Mr. Guimond: No, it was a comment.

Is it correct that the lobbyist Fred Doucet was hired for the sole purpose of influencing the Prime Minister's Office into agreeing to the creation of a consortium made of Paxport and Claridge Properties?

M. Vineberg: Je ne sais pas du tout à quelle fin M. Doucet a été embauché. Toutefois, je ne saurais être d'accord avec l'honorable membre du comité quand il dit que M. Doucet ou un autre lobbyiste aurait été embauché pour influencer un député élu à la Chambre des Communes. Ce n'est certainement pas la façon dont Pearson Development Corporation mène ses affaires, et elle n'avait absolument pas l'intention d'agir de la sorte.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

I would like to explain to the members of this committee why lobbyists were hired. I understand that there's been an enormous amount of controversy and criticism with respect to the role of lobbyists in connection with this terminal, or these terminals.

I would hope you understand—the people in this committee are today Ottawa insiders—how government works. The people who are outside Ottawa, who are not involved in government, frankly are very concerned about how government works. We simply don't know how decisions are made and how to go about presenting a case before government.

If you like, it's no different than hiring a lawyer to present your case to someone you are negotiating with, except the lobbyist knows Ottawa. Often lobbyists are people who have had official positions in Ottawa, either as elected members or as professional assistants to elected members, and thus lobbyists were engaged in this process to create the road map for the bidders.

You'll understand that there were two very aggressive bidders bidding against one another. There was the Paxport group and there was the Claridge group, and it was known by both that others were in their bidding. There was really a concern that unless you found out who you should make a presentation to as to the benefits of your plan, the others would be doing it and you would lose out somehow.

To the best of my knowledge lobbyists played no improper or illegal role whatsoever in this transaction. I know of no such role whatsoever. They were hired because the businessmen involved needed help, needed guidance. And I must tell you I believe it is the case, although I have no professional relationship with any lobbyist, that lobbyists act in connection with many, many other matters in Ottawa—it is not uniquely with respect to Pearson Development Corporation—and I believe their activities are regulated and in many circles, at least, respected.

M. Guimond: Avez-vous lu le rapport Nixon?

Mr. Vineberg: Yes, I have, sir.

M. Guimond: Êtes-vous d'accord avec ses conclusions?

Mr. Vineberg: No. I am not in agreement with his conclusions.

M. Guimond: Donc, vous divergez nettement d'opinion avec M. Nixon. Croyez-vous à la crédibilité de Robert Nixon?

Mr. Vineberg: I believe Mr. Nixon is an honest man; however, I must stress to you that the process he engaged in was not in any way an appropriate process to reach the conclusion he did, which this House seems to be supporting.

M. Guimond: Lorsqu'un *honest man* . . .

The Chairman: Michel, let's be careful where we wander with this. I don't want to have to interrupt based on the credibility of an individual's character.

Mr. Guimond: Okay, but I think you will understand, if Mr. Nixon is honest, why in his report—

Je tiens à expliquer aux membres du comité pourquoi l'on a retenu les services de lobbyistes. Je sais que le rôle des lobbyistes en rapport avec cet aéroport ou ces aéroports a suscité énormément de controverses et de critiques.

J'espère que vous comprenez—les membres de ce Comité sont maintenant des initiés à Ottawa—comment le gouvernement fonctionne. Les gens de l'extérieur d'Ottawa, qui n'ont rien à voir avec le gouvernement, sont franchement très préoccupés par la façon dont le gouvernement fonctionne. Nous ne savons tout simplement pas comment les décisions sont prises et comment faire valoir une cause devant le gouvernement.

Si vous voulez, c'est exactement comme si l'on retenait les services d'un avocat pour plaider une cause devant quelqu'un avec lequel on négocie, sauf que le lobbyiste connaît Ottawa. Les lobbyistes sont souvent des gens qui ont déjà occupé des postes officiels à Ottawa, soit comme élus soit comme adjoints d'élus, et donc des lobbyistes ont été embauchés dans ce processus pour frayer la voie aux soumissionnaires.

Vous devez comprendre que deux soumissionnaires très agressifs étaient en concurrence. Il y avait le groupe Paxport et le groupe Claridge, et les deux groupes savaient que d'autres étaient dans la course. Nous craignons vraiment que si nous ne parvenions pas à savoir à qui il fallait faire valoir les avantages de notre plan, les autres le feraient et nous serions perdants.

Pour autant que je sache, les lobbyistes n'ont pas agi de manière répréhensible ou illégale dans cette transaction. Rien ne m'a porté à croire qu'ils l'aient fait. Ils ont été embauchés parce que les hommes d'affaires en cause avaient besoin d'aide, de conseils. Je dois ajouter que je crois, bien que je n'aie aucun rapport professionnel avec des lobbyistes, que les lobbyistes agissent dans un très nombre de cas à Ottawa—il ne s'agit pas uniquement de Pearson Development Corporation—et je crois que leurs activités sont réglementées et même respectées, du moins dans plusieurs milieux.

Mr. Guimond: Have you read the Nixon Report?

M. Vineberg: Oui monsieur, je l'ai lu.

Mr. Guimond: Do you agree with its conclusions?

M. Vineberg: Non. Je ne suis pas d'accord avec ses conclusions.

Mr. Guimond: So your opinion is clearly different from that of Mr. Nixon. Do you believe in Robert Nixon's credibility?

M. Vineberg: Je crois que M. Nixon est un honnête homme; je dois cependant souligner que le processus qu'il a suivi n'était aucunement approprié pour lui permettre d'en arriver à la conclusion à laquelle il est arrivé et que la Chambre semble appuyer.

Mr. Guimond: When an *honest man* . . .

Le président: Michel, prenons garde de ne pas nous aventurer en terrain dangereux. Je ne veux pas être obligé de vous interrompre parce que vous parlez de la crédibilité d'une personne en particulier.

M. Guimond: Très bien, mais vous comprendrez, je pense, que si M. Nixon est honnête, pourquoi aurait-il dans son rapport . . .

[Text]

The Chairman: I'm just saying you can ask the witness all the questions you want, as long as it doesn't impinge on the credibility of the individual's character.

M. Guimond: Vous divergez, monsieur Vineberg, nettement d'opinion avec monsieur Nixon, avec les conclusions de son rapport sur le rôle des lobbyistes. Vous nous dites que, en ce qui vous concerne, les lobbyistes ont joué un rôle exact, ont joué un rôle professionnel, qu'il n'y a pas eu de camouflage. C'est ce que je comprends de mon degré de bilinguisme, c'est ce que je comprends de vos derniers propos, et quand Nixon affirme dans son rapport, quand il fait état de malversation de la part de certains lobbyistes, d'agissements troublants de fonctionnaires et du personnel politique de l'époque, qu'est-ce que cela veut dire par rapport à votre opinion du rôle des lobbyistes dans ce dossier?

Mr. Vineberg: I would like to clarify what I said because you, sir, are a lawyer, as I understand it, and I think you will therefore understand that our concern with the process Mr. Nixon undertook is a very grave one. If your client was subjected to an inquiry where you were not allowed to attend, you were not allowed to listen to any of the witnesses, those witnesses were not under oath, the person who was making the inquiry was not a man trained in the law, and that person then made certain determinations, I would expect that your conclusion might be the same as ours, that this is not a process based on the fundamental principles of justice, of equity, of the civil code or the English common law. That's what we're talking about here.

• 1120

I don't know who Mr. Nixon talked to, I don't know what they said, I had no ability whatsoever to ask Mr. Nixon for an opportunity to even rebut any statements that were made. Thus, we have been affected, we have been—to use a word that was used by the previous witness—sullied or tarnished by a process that is, I believe, unprecedented in our judicial system.

That is my problem, that's my concern. I can't tell you what lobbyists said to Mr. Nixon or what others said about lobbyists. I just have no way of making any determination as to the accuracy of any of the statements he made about lobbyists. I wasn't there, I wasn't permitted to be there.

M. Guimond: Lorsque notre parti a présenté une proposition d'amendement au projet de loi C-22, demandant une enquête publique, cela aurait-il été bon? Je crois comprendre que, si vous aviez été député, vous auriez été d'accord avec les bienfaits d'une enquête publique pour faire toute la lumière sur ce dossier-là.

Mr. Vineberg: We would support any public inquiry, as long as the result was that Pearson Development Corporation and its partners be entitled to receive fair compensation under law. That's all we ask.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Guimond.

I apologize for my chuckle, but I find it rather amusing that we already want to see the end of the road before we take any process to get there. Coming from a lawyer, I find that unusual.

[Translation]

Le président: Je dis simplement que vous pouvez poser au témoin toutes les questions que vous voulez, à condition de ne pas attaquer la crédibilité d'une personne en particulier.

Mr. Guimond: Your opinion, Mr. Vineberg, is clearly different from that of Mr. Nixon and you disagree with his findings about the role of lobbyists. You are telling us that, as far as you're concerned, the lobbyists have played a proper role, a professional role, that they did nothing underhanded. That's what my level of bilingualism allowed me to understand from your last remarks, and when Mr. Nixon states in his report that there was improper behaviour by some lobbyists, as well as by officials and political staff at the time, what does that mean view of your opinion about the role of lobbyists in this case?

M. Vineberg: J'aimerais apporter des précisions à ce que j'ai dit, parce que vous, monsieur, êtes avocat, si j'ai bien compris, et je pense que vous pourrez donc comprendre que notre préoccupation face au processus entrepris par M. Nixon est très grave. Si votre client faisait l'objet d'une enquête à laquelle vous ne seriez pas autorisé d'assister, ni d'entendre aucun des témoins, si ces témoins n'étaient pas assermentés, si la personne qui menait l'enquête n'avait pas une formation en droit et si cette personne prenait ensuite certaines décisions, je pense que vous en arriveriez à la même conclusion que nous, c'est-à-dire que ce processus n'était pas fondé sur les principes fondamentaux de la justice, de l'équité, du code civil ou du *common law anglais*. C'est de cela qu'il est question ici.

Je ne sais pas à qui M. Nixon a parlé, je ne sais pas ce qu'on lui a dit, je n'ai absolument pas pu demander à M. Nixon de me permettre même de réfuter aucune des déclarations faites par ces témoins. Nous avons donc été touchés, notre réputation a été—pour reprendre des expressions utilisées par le témoin précédent—souillée ou ternie par un processus sans précédent dans notre système judiciaire, à mon avis.

C'est là mon problème, c'est là ma préoccupation. Je ne peux pas vous dire ce que les lobbyistes ont dit à M. Nixon ou ce que d'autres ont dit au sujet des lobbyistes. Je n'ai tout simplement aucun moyen de déterminer l'exactitude des déclarations qu'il a faites au sujet des lobbyistes. Je n'étais pas là, on ne m'a pas permis d'y être.

Mr. Guimond: When our party introduced a motion to amend Bill C-22, asking for a public inquiry, would you have supported us? I understand that, if you had been a member of Parliament, you would have agreed with the benefits of a public inquiry in order to get right to the bottom of this case.

M. Vineberg: Nous serions en faveur de toute enquête publique, à condition qu'il en résulte que Pearson Development Corporation et ses associés reçoivent une juste indemnisation, selon la loi. C'est tout ce que nous demandons.

Des voix: Oh, oh.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Guimond.

Je m'excuse d'avoir ri, mais je trouve plutôt amusant que l'on veuille voir le bout de la route avant même d'avoir démarré. Je trouve cela inhabituel, en particulier de la part d'un avocat.

[Texte]

Mr. Gouk: You mentioned later in your presentation that there was only one example in Canadian history of confiscation without compensation, which happened in the last Parliament under Bill C-17. I'm sure there are many other examples. If someone as new and inexperienced as I am can quote that one, there must be many others as well.

Mr. Vineberg: You're much more experienced than I am, sir. I'm not familiar with Bill C-17.

Mr. Gouk: In any case, you suggest that one of the things you weren't happy about with the Nixon report was the fact that people were testifying and they were not under oath. Is that to imply then that what they said may or may not have been accurate? Is that correct?

Mr. Vineberg: I have no way of knowing what they said, but certainly the implication... There's a reason why in our judicial process people are asked to testify under oath, because if people so testify, then their statements are ones that are true. If you have an inquirer who is seeking evidence and the people are not under oath—hopefully they will say exactly what they would say under oath, but the purpose of the oath is no longer there. We have no way of knowing whether what they said was true or not, nor does Mr. Nixon.

Mr. Gouk: Are you suggesting then that you and your company would like to see a public inquiry on this matter?

Mr. Vineberg: All I'm saying to you is that we are entitled to fair compensation. We believe the process by which this House has arrived at Bill C-22 and is examining Bill C-22 is an unfair one. If the contrary is a public inquiry and if as a result of a public inquiry we are entitled to fair compensation under applicable laws that exist in Canada today, that's fine. All we're asking for is fair compensation.

Mr. Gouk: Wait a minute. Do I understand this correctly? Are you saying that a public inquiry is okay as long as it comes out that you get your compensation?

Mr. Vineberg: No, sir. As long as the inquirer is at the end of it entitled to make a determination unhampered by the strictures of Bill C-22... If the inquirer is instructed to make a determination as to the quantum of damages suffered by the parties affected, without the strictures of Bill C-22, that's fine. That's all we ask.

Mr. Gouk: Okay. One of the things you said that I differ with from the information I have is that this October 7 date was set months before. The information I have suggests that it was set in a rather big hurry—in fact, it was an almost impossible scramble for people to get ready for it. That notwithstanding, do you feel that on October 6 you were entitled to any compensation?

Mr. Vineberg: That's an interesting question, and I believe if the government had cancelled its intention on October 6, it would then be a legal issue as to whether an agreement had or had not been formed. Clearly the parties had reached oral agreement at that point, the contract hadn't been signed. If the government of the day had decided to terminate that oral agreement, I would suggest to you, as a matter of law, it may well have been that compensation would have been payable.

[Traduction]

M. Gouk: Vous mentionnez vers la fin de votre exposé qu'il n'y a eu qu'un exemple dans l'histoire du Canada de confiscation sans indemnisation. C'était lors de la dernière législature, dans le projet de loi C-17. Je suis persuadé qu'il y a beaucoup d'autres exemples. Si quelqu'un d'aussi novice et inexpérimenté que moi peut vous citer cet exemple, il doit y en avoir encore bien d'autres.

M. Vineberg: Vous avez beaucoup plus d'expérience que moi, monsieur. Je ne connais pas le projet de loi C-17.

M. Gouk: Quoi qu'il en soit, vous dites que l'une des choses qui ne vous satisfaisaient pas dans le rapport Nixon était le fait que des gens aient témoigné sans être assermentés. Voulez-vous entendre par là que leur témoignage n'était peut-être pas exact? Est-ce bien cela?

M. Vineberg: Je n'ai aucun moyen de savoir ce qu'ils ont dit, mais l'implication est certainement... Il y a une raison pour laquelle on demande aux gens de témoigner sous serment dans notre processus judiciaire, et c'est parce que si les gens témoignent ainsi, leurs témoignages sont véridiques. Si un enquêteur entend des témoignages et que les témoins ne sont pas assermentés—il faut espérer qu'ils diront exactement ce qu'ils diraient sous serment, mais la raison d'être de l'assermentation est absente. Nous n'avons aucun moyen de savoir si ce qu'ils ont dit était vrai ou non, et M. Nixon non plus.

M. Gouk: Voulez-vous dire que vous et la société que vous représentez préconisez une enquête publique sur cette affaire?

M. Vineberg: Je vous dis seulement que nous avons droit à une juste indemnisation. Nous croyons que le processus à la suite duquel la Chambre en est arrivée à proposer le projet de loi C-22 et à l'étudier est injuste. Si le processus contraire est une enquête publique et si le résultat d'une telle enquête est que nous ayons droit à une indemnisation juste en vertu des lois applicables qui sont en vigueur au Canada aujourd'hui, c'est bien. Tout ce que nous demandons, c'est une indemnisation juste.

M. Gouk: Attendez un instant. Est-ce que je vous comprends bien? Dites-vous que c'est bien de tenir une enquête publique à condition qu'elle aboutisse à une indemnisation de votre société?

M. Vineberg: Non, monsieur. À condition qu'à la fin, l'enquêteur puisse prendre une décision sans être limité par les dispositions du projet de loi C-22... Si l'enquêteur est chargé de rendre une décision quant à la valeur des dommages subis par les parties en cause, sans être limité par les dispositions du projet de loi C-22, c'est bien. C'est tout ce que nous demandons.

M. Gouk: Bien. L'une des choses que vous avez dites et qui diffère des informations que j'ai, est le fait que cette date du 7 octobre avait été fixée des mois à l'avance. D'après mes informations, cette date a été fixée à la hâte—de fait, il a été presque impossible aux intéressés d'être prêts à temps. Néanmoins, estimez-vous que le 6 octobre vous aviez droit à une indemnisation?

M. Vineberg: C'est une question intéressante et je crois que si le gouvernement avait annulé son intention le 6 octobre, il aurait alors fallu déterminer si légalement un accord avait été conclu ou non. Les parties s'étaient alors entendues verbalement, mais le contrat n'avait pas encore été signé. Si le gouvernement d'alors avait décidé de résilier cet accord verbal, je pense que sur le plan légal, il est fort possible qu'une indemnisation aurait été due.

[Text]

[Translation]

Mr. Gouk: Well, that is one thing we will probably never know, but I would suggest that it would be more unlikely than it is right now, at the very best.

M. Gouk: Eh bien, c'est une chose que nous ne saurons probablement jamais, mais je dirais qu'au mieux ce serait encore moins probable que maintenant.

• 1125

On October 7, when this contract was signed, there weren't too many people with full use of their faculties who thought the Conservative government would be there after the election, which was only two weeks away. There weren't too many of those same people who did not believe the Liberals would form the government in one form or another. They had clearly stated they would not proceed with this contract.

Le 7 octobre, lorsque le contrat a été signé, il n'y avait pas beaucoup de gens en possession de toutes leurs facultés qui pensaient que le gouvernement conservateur serait encore au pouvoir après les élections, qui avaient lieu à peine deux semaines plus tard. Il n'y en avait pas beaucoup non plus qui ne croyaient pas que les Libéraux formeraient le gouvernement, sous une forme ou sous une autre. Ils avaient affirmé sans ambages qu'ils n'honoreraient pas ce contrat.

When this thing was signed on October 7 not to come into effect until November, what was that ensuing period? What was that grey period? Was there a contract at that point, or was there an intention to commence with the contract in the November period?

Lorsque ce contrat a été signé le 7 octobre, il ne devait pas entrer en vigueur avant novembre; quelle était la situation entre temps? Qu'en était-il de cette période de flou? Existait-il un contrat à ce moment-là, ou y avait-il une intention d'amorcer l'exécution du contrat en novembre?

Mr. Vineberg: Before I answer that question, I would disagree with one statement you made. It was that the leader of the opposition stated the contract would be cancelled. His statement was, as I recall, that the contract would be reviewed. I must tell you, as the Pearson Development Corporation, we believed—and still believe today—that this contract withstands any fair review.

M. Vineberg: Avant de répondre à cette question, je dois m'inscrire en faux contre l'une de vos déclarations. Vous avez dit que le chef de l'opposition avait déclaré que le contrat serait annulé. Il avait déclaré, si je me souviens bien, que le contrat serait réexaminé. Je dois vous dire que nous croyions, chez Pearson Development Corporation—et nous croyons encore aujourd'hui—que ce contrat peut résister à tout examen juste.

We believe very strongly that this contract is in the best interests of the people of Canada. You heard me say earlier that the estimate of the revenues to the Government of Canada over the first 37 years of the lease is \$5.4 billion. That, in my view, is certainly in the best interests of Canada, and in our estimate is far more than the government would realize had it decided to do the project itself.

Nous sommes fermement convaincus que ce contrat est dans le meilleur intérêt de la population du Canada. Vous m'avez entendu dire tout à l'heure que les recettes prévues pour le gouvernement du Canada au cours des 37 premières années du bail totalisent 5,4 milliards de dollars. À mon avis, c'est certainement dans le meilleur intérêt du Canada et ces recettes prévues sont beaucoup plus élevées que ce que le gouvernement gagnerait s'il avait décidé de réaliser le projet lui-même.

I'm sorry. I lost the second part of the question.

Je suis désolé, mais j'ai oublié la deuxième partie de votre question.

Mr. Gouk: It concerned the period from October 7 to November when the contract was not in effect.

M. Gouk: Elle portait sur la période allant du 7 octobre au mois de novembre, la période pendant laquelle le contrat n'était pas en vigueur.

Mr. Vineberg: The contract was in effect on October 7. The contract is in effect today. It is clearly in effect today. It was agreed, however, well before October 7, that there would be a period of time between the signing of the contract and the effective date for the turnover of the administration of the airport. That's because there were a number of mechanical things that had to be done, such as turning over all the employees, for example. There were hundreds of things that had to be done.

M. Vineberg: Le contrat était en vigueur dès le 7 octobre. Il est toujours en vigueur aujourd'hui. Il est clairement en vigueur aujourd'hui. Il avait cependant été convenu, bien avant le 7 octobre, qu'il y aurait une période entre la signature du contrat et la date effective de la cession de l'administration de l'aéroport. C'est parce qu'un certain nombre de mesures pratiques devaient être prises, comme par exemple le transfert de tous les employés. Des centaines de choses devaient être faites.

The parties agreed in August that there would be a period of several weeks that would be allowed to lapse between the signing and the effective date. This turned out, as I recall, to be November 15; it may have been November 1. However, that contract was in effect on October 7 and remains in effect today.

Les parties ont convenu en août qu'une période de plusieurs semaines s'écoulerait entre la signature du contrat et la date de son exécution. Cette date a été le 15 novembre, si je me souviens bien, mais c'était peut-être aussi le 1er novembre. Quoiqu'il en soit, ce contrat était en vigueur le 7 octobre et il demeure en vigueur aujourd'hui.

[Texte]

Mr. Gouk: I still maintain—this is a premise—that on October 6 there was no compensation. What did the company do from October 7 until the time the new Prime Minister stated this was under suspension until it could be reviewed? If you were not in control of the airport, if it had not been turned over, what compensation or loss did you have during the period from October 7 until that date?

Mr. Vineberg: Our loss is one of contractual rights. Let me give you an example. There are dozens—if not hundreds—of examples in the jurisprudence. It is not unusual, as I understand it, that governments, in the course of election campaigns, will promise public works and will enter into contracts, sometimes, for public works. We see many cases in the jurisprudence of the incoming government deciding, for one reason or another, that those public works are not to be completed. Contracts are terminated. The work never started.

However, the contractor is entitled to fair compensation under the law. Whatever he's entitled to is determined by the court.

We had a contract. That contract created contractual rights. If that contract is cancelled, then we believe that under applicable law—other than Bill C-22—we would be entitled to damages as a measure of the profit we would have been able to realize if that contract had not been cancelled.

Mr. Gouk: One of the things you said was that the role of a lobbyist was to provide a knowledge of the government for people, within a company, who don't have that. These are people like Mr. Matthews, for example, who was president of the party that was in power and was also a major fund-raiser. Is that the kind of person who needed the knowledge that a lobbyist could provide?

Mr. Vineberg: I can't speak of what or who Mr. Matthews knows or doesn't know. I would suggest to you that Mr. Matthews, at least to my knowledge, did not have a major role in making these proposals or in the resulting process that went from the proposals to the award. It was at a lower level that employees of Pearson Development Corporation, and its predecessors, were visiting the Department of Transport and MPs to say here was their proposal, here was why they thought it was good, to say they didn't know what the other guys proposed but they were bad, they didn't like their proposal and here's why they shouldn't like their proposal either.

[Traduction]

M. Gouk: Je n'en maintiens pas moins—et c'est une prémisse que je pose—que le 6 octobre, aucune indemnisation n'était justifiée. Qu'a fait la société entre le 7 octobre et le jour où le nouveau Premier ministre a annoncé que le contrat était suspendu pour examen? Puisque vous n'étiez pas en charge de l'aéroport, puisque son administration ne vous avait été cédée, quelle perte avez-vous encourue entre le 7 octobre et cette date qui justifie une indemnisation?

M. Vineberg: Nous avons perdu nos droits contractuels. Je vais vous donner un exemple, si vous le permettez. Il y a des douzaines—sinon des centaines—d'exemples dans la jurisprudence. Il n'est pas inhabituel, d'après ce que j'ai pu comprendre, qu'au cours d'une campagne électorale, des gouvernements promettent des travaux publics et signent parfois des contrats pour l'exécution de ces travaux. Nous pouvons voir de nombreux cas dans la jurisprudence où un nouveau gouvernement décide, pour une raison ou une autre, qu'il ne faut pas exécuter ces travaux publics. Les contrats sont résiliés. Les travaux n'ont jamais commencé.

Cependant, l'entrepreneur a légalement droit à une juste indemnisation. Ce sont les tribunaux qui déterminent à quoi il a droit.

Nous avions un contrat. Ce contrat créait des droits contractuels. Si ce contrat est annulé, nous croyons qu'en vertu des lois applicables—autres que le projet de loi C-22—nous serions en droit d'être dédommagés dans la mesure des profits que nous aurions pu réaliser si ce contrat n'avait pas été annulé.

M. Gouk: Vous avez dit notamment que le rôle d'un lobbyiste était de faire connaître le gouvernement à des gens qui, dans une société, ne le connaissent pas. Il s'agit de gens comme M. Matthews, par exemple, qui était président du Parti alors au pouvoir et qui était également l'un de ses principaux solliciteurs de fonds. Est-ce le genre de personnes qui avaient besoin des connaissances qu'un lobbyiste pouvait fournir?

M. Vineberg: Je ne peux pas vous dire ce que sait ou ne sait pas M. Matthews, ni qui il connaît ou ne connaît pas. Je vous dirai qu'à ma connaissance, M. Matthews n'a pas joué un rôle important dans la préparation de ces propositions ni dans le processus qui a suivi, c'est-à-dire le processus qui a mené de la présentation des propositions à l'adjudication du contrat. C'était à un niveau inférieur que les employés de la Société Pearson Development Corporation et ses prédécesseurs ont rendu visite au ministère des Transports et à des députés pour leur présenter leurs propositions, leur dire pourquoi ils estimaient que c'était une bonne proposition, leur dire qu'ils ne savaient pas ce que les autres proposaient mais que ce n'étaient pas de bonnes propositions, qu'ils n'aimaient pas leurs propositions et leur donner les raisons pour lesquelles à leur avis, eux non plus, ne devraient pas aimer leurs propositions.

• 1130

That's the type of thing that was going on. I don't think Mr. Matthews was involved in that.

Mr. Gouk: You don't think in this particular case lobbyists exerted any undue influence over the Prime Minister's Office.

Voilà le genre de chose qui s'est passé. Je ne sais si M. Matthews y a participé.

M. Gouk: Vous ne croyez pas que dans ce cas particulier les lobbyistes ont exercé une influence indue auprès du Bureau du premier ministre.

[Text]

Mr. Vineberg: I don't know what lobbyists did or didn't do, clearly, and I'm not sure if you do either, sir. All I know is that there has not been one shred of proof on any basis that kind of influence was adduced. Yet we have legislation in the nature of Bill C-22 that is based on a presumption, at least in my view, that such proof exists and is damning.

Mr. Gouk: I find it interesting, though, that we have lobbyists like Doucet and William Fox, who were officials in the PMO prior to becoming lobbyists on behalf of the consortium.

I have one last question. You're not under oath today, are you?

Mr. Vineberg: I'm not under oath, but as a member of the bar of the province of Quebec, I would consider that any testimony I would give at a hearing like this or in a courtroom. . . When I go into a courtroom to testify, I'm not under oath but I give my testimony as a member of the bar and that, in my view, is the same.

The Chairman: Just as a point of clarification for the committee and our witness, while Mr. Nixon is not a lawyer by trade, we do understand that he did have legal counsel with him throughout the entire review process.

Mr. Vineberg: Yes. I met that legal counsel. That's correct.

Mr. Peric (Cambridge): Mr. Vineberg, you stated in your report that the Nixon report was produced by a process that was completely shrouded in secrecy. Was there any public consultation prior to the signing of that contract?

Mr. Vineberg: I don't believe there was any formal public consultation. I do believe it was well known that a request for proposals had been issued. It was well publicized.

I don't recall, frankly, whether there was any debate in the House of Commons by the Liberal opposition or the Conservatives. So at the time the request for proposals was issued, I don't recall whether the Liberal Party, through its elected representatives, requested any examination or public process or even raised any serious issues in the House.

I'm just speaking as an outsider. It may be that questions were asked but, certainly, they never attracted my attention, sir.

Mr. Peric: Would you agree with my statement that the previous government along with the corporation you are representing today stole public property?

Mr. Vineberg: I would disagree with that in the strongest possible terms, sir.

If I could just comment, we didn't acquire any property. I think it's important for the hon. member to understand. What we have is a lease. We never took title to anything. We entered into a lease that gave us the right to operate a facility in a manner mandated very closely by the Department of Transport for a period of time and to pay the Government of Canada a very considerable revenue stream over that period of time.

Mr. Fontana: First of all, Mr. Vineberg, I suggest that some of the material you gave us today would make some fantastic material for the Monty Python show.

[Translation]

M. Vineberg: Je ne sais pas ce que les lobbyistes ont fait ou ce qu'ils n'ont pas fait, et je ne suis pas certain que vous le sachiez vous non plus, monsieur. Tout ce que je sais, c'est qu'il n'y a pas la moindre preuve qu'une telle influence ait été exercée. Pourtant, le projet de loi C-22 est fondé sur une présomption, du moins à mon avis, selon laquelle cette preuve existe et qu'elle est accablante.

M. Gouk: Je trouve intéressant, cependant, que nous ayons des lobbyistes comme Doucet et William Fox qui travaillaient au Bureau du premier ministre avant de devenir lobbyistes pour le consortium.

J'ai une dernière question. Vous n'êtes pas assermenté aujourd'hui, n'est-ce pas?

M. Vineberg: Je ne suis pas assermenté, mais en tant que membre du Barreau de la province de Québec, je considère que tout témoignage que je fais lors d'une audience comme celle-ci ou dans une salle de tribunal. . . Lorsque je vais dans une salle de tribunal pour témoigner, je ne suis pas assermenté mais je témoigne en tant que membre du Barreau et, à mon avis, c'est tout comme si je l'étais.

Le président: J'aimerais apporter une petite précision pour le comité et notre témoin. Bien que M. Nixon ne soit pas avocat de profession, nous croyons savoir qu'il avait un conseiller juridique avec lui pendant tout le processus d'examen.

M. Vineberg: Oui. J'ai rencontré ce conseiller juridique. C'est exact.

M. Peric (Cambridge): Monsieur Vineberg, vous dites dans votre mémoire que le rapport Nixon a été préparé au cours d'un processus qui était entouré du secret le plus complet. Y a-t-il eu des consultations publiques avant la signature de ce contrat?

M. Vineberg: Je ne crois pas qu'il y ait eu de consultations publiques officielles. Je crois qu'il était bien connu qu'une demande de proposition avait été faite. On en a beaucoup parlé.

Franchement, je ne me rappelle pas s'il y a eu un débat à la Chambre des communes de la part de l'opposition libérale ou des Conservateurs. Donc, au moment où la demande de proposition a été faite, je ne me rappelle pas si le Parti libéral, par l'intermédiaire de ses représentants élus, a demandé un examen ou un processus public ou s'il a même soulevé sérieusement la question à la Chambre.

Peut-être que des questions ont été posées, mais elles n'ont certainement jamais attiré mon attention, monsieur.

M. Peric: Êtes-vous d'accord avec moi lorsque je dis que le gouvernement précédent et la société que vous représentez aujourd'hui ont volé un bien public?

M. Vineberg: Je peux vous dire sans équivoque que je suis tout à fait en désaccord avec ce que vous dites, monsieur.

Permettez-moi de vous dire que nous n'avons acquis aucun bien. Je pense qu'il est important que l'honorable député le comprenne. Nous avons un bail. Nous n'avons jamais acquis un titre de propriété. Nous avons conclu un bail qui nous a donné le droit d'exploiter des installations selon un mandat très précis que nous a donné le ministère des Transports pour une certaine période au cours de laquelle nous devons verser au gouvernement du Canada un montant considérable.

M. Fontana: Tout d'abord, monsieur Vineberg, je dirais que certaines choses que vous dites dans le mémoire que vous nous avez présenté aujourd'hui constitueraient un matériel fantastique pour l'émission de Monty Python.

[Texte]

As to your footnote to the Magna Carta and the French revolution, I suppose we could also quote certain historical events where people were hung and the guillotine was used by certain governments to protect the public interest.

Surely you're not suggesting that the House of Commons does not have the right to question a particular contract negotiated in the dying hours of a previous administration. The fact that we are here today is because of that frantic attempt to sign an agreement before the election. We wouldn't be here today if, in fact, you had had the good honesty and faith to perhaps say why not wait a month and convince the new government of a deal that is so great, in your opinion, that it would have been very hard for anybody to refuse it? Surely you're not questioning, in our democratic system—I'm not certain that during the Magna Carta or the French Revolution democracy ever existed—that in fact we don't have the democratic right to challenge, in the public interest, an agreement made by a previous government.

[Traduction]

Vous parlez de la Grande Charte et de la Révolution française, mais je suppose que nous pourrions également citer certains événements historiques où des gens ont été pendus et où certains gouvernements ont utilisé la guillotine pour protéger l'intérêt public.

Vous ne voulez certainement pas dire que la Chambre des communes n'a pas le droit de remettre en question un contrat particulier qui a été négocié aux toutes dernières heures de l'administration précédente. Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est en raison de cette tentative frénétique de signer un accord avant les élections. Nous ne serions pas ici aujourd'hui si, en fait, vous aviez eu suffisamment d'honnêteté et de confiance pour peut-être attendre un mois et convaincre le gouvernement s'il s'agit en fait d'un si bonne transaction qu'il serait difficile pour quiconque de la refuser. Vous ne contestez certainement pas que dans notre système démocratique—je ne suis pas certain qu'à l'époque de la Grande Charte ou de la Révolution française la démocratie aie jamais existé—nous avons le droit démocratique de remettre en question, dans l'intérêt public, un accord conclu par le gouvernement précédent.

• 1135

Mr. Vineberg: You certainly have that right, sir. Parliament is supreme as a matter of law. I would just suggest to you, as a factual matter, that this contract was not negotiated in the dying moments of a dying government. This contract was negotiated starting in March of 1993.

I would also suggest to you, as a matter of fact, that this contract, as we all know, was executed on October 7, 1993. Another contract of equal magnitude was executed on the same date, yet not a word has been mentioned. That's the contract for the P.E.I. bridge. Not a word has been mentioned. Why not? Why is this contract so special and that one isn't? I don't know.

Mr. Fontana: Well, Mr. Chairman, I think you've made some comments about the role of the lobbyists and the fact that there wasn't advance notice, that the House of Commons, the democratically elected people, had some real concerns about this whole process. In fact, the so-called lobbyists you paid some big money to provide you with a road map, so to speak, perhaps to 24 Sussex Drive, wouldn't have told you that in fact the House of Commons was very concerned with the process way before, with the proposal call. Mr. Hession was here prior to you and indicated that there were in fact three months, in a hurried fashion, to put all the contractual documents together.

I've never seen lawyers work that fast, in all my life.

Perhaps you can tell me how you believe in fact the system was actually working.

Mr. Vineberg: Well, let me suggest this to you. I think it's absolutely critical to your understanding of our position that this process was not one established by Pearson Development Corporation or its predecessors. This process was one established by the Government of Canada. We did not control the process.

M. Vineberg: Vous avez certainement ce droit, monsieur. Le Parlement est suprême en matière législative. Je vous dirais tout simplement qu'en fait ce contrat n'a pas été négocié aux toutes dernières heures du gouvernement sortant. Ce contrat a commencé à être négocié en mars 1993.

Je vous dirais qu'en fait ce contrat, comme nous le savons tous, a été signé le 7 octobre 1993. Un autre contrat de même importance a été signé le même jour, pourtant on n'en a pas mentionné un seul mot. Il s'agit du contrat pour le pont de l'Île-du-Prince-Édouard. Pas un mot n'a été dit à ce sujet. Pourquoi? Pourquoi ce contrat est-il si spécial et l'autre pas? Je ne le sais pas.

M. Fontana: Eh bien, monsieur le président, je pense que vous avez fait certaines observations concernant le rôle des lobbyistes et le fait que vous n'étiez pas avertis que la Chambre des communes, les représentants du peuple élus démocratiquement, avaient des préoccupations bien réelles au sujet de tout ce processus. En fait, ces lobbyistes que vous avez chèrement payé pour vous fournir une carte routière jusqu'au 24 promenade Sussex ne vous auraient pas dit qu'en fait la Chambre des communes était fort préoccupée par tout ce processus, dès avant la demande de propositions. M. Hession a comparu ici avant vous et il a dit qu'en fait les parties n'avaient eu que trois mois pour rédiger tous les documents contractuels.

De toute ma vie, je n'ai jamais vu des avocats travailler aussi rapidement.

Peut-être pouvez-vous me dire comment vous pensiez que le système fonctionnait vraiment.

M. Vineberg: Eh bien, permettez-moi de vous dire ce qui suit. Pour que vous compreniez bien notre position, vous devez absolument savoir que ce processus n'a pas été établi par la Société Pearson Development Corporation ou ses prédécesseurs. Ce processus a été établi par le gouvernement du Canada. Nous ne contrôlions pas le processus.

[Text]

It is true that 90 days for a bid is a very tight deadline. You heard Mr. Hession tell you earlier that it was extended at request. But that process was established by the Government of Canada. Don't blame us for the process.

Mr. Fontana: I have two last questions. First, do you agree with the notion in this legislation of no-loss profits?

Mr. Vineberg: I do not, sir.

Mr. Fontana: Do you agree that in fact lobbyists should not be compensated?

Mr. Vineberg: If lobbyists conducted their activities in a lawful manner—and I believe they certainly did—then I see no justification whatsoever for their fees not also being compensated.

Mr. Fontana: Lastly, just again to the cancellation: because you talked about honour and honesty, on October 5 why didn't you consider, before the signing of that contract, that perhaps you should have deferred that signing until the new government was installed?

Mr. Vineberg: We believed at the time, as I said before, that this contract was in the best interests of all Canadians. We believed this contract would—

Mr. Fontana: Isn't the House of Commons, not the private sector, the best to determine what is in the best interests of the country?

Mr. Vineberg: It absolutely is, sir. But when the Prime Minister said he would review the contract to ensure that it was in the best interests of all Canadians, we firmly believed these contracts would withstand such review and he would find, as the prior government did and as the independent consultants engaged by the prior government for this purpose also found, that these contracts are in the best interests of all Canadians.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I shall give the remainder of my time to Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: There is no time left.

The Chairman: Actually, there's two minutes left.

Mr. Comuzzi: I'll let you go there and I'll take the—

The Chairman: Next five, sure.

Did you want one more question? You have two minutes left.

Mr. Fontana: Ray will take it, then.

Mr. Lavigne: Mr. Hession was here before you and he was saying that

le retour sur l'investissement était de 14 p. 100 et il ne trouvait pas cela beaucoup. Est-ce vrai?

He didn't find it very much. It was not a very good investment.

Mr. Vineberg: What he did say, sir, was that Wood Gundy, one of the proposed investors in the Paxport group, did not find it attractive enough to merit their investment. The Pearson Development Corporation group did find it sufficient.

[Translation]

Il est vrai que 90 jours pour une soumission est un délai très serré. Vous avez entendu M. Hession vous dire tout à l'heure que le délai a été prolongé, sur demande. Mais le processus a été établi par le gouvernement du Canada. Ne nous blâmez pas pour le processus.

M. Fontana: J'ai deux dernières questions. Tout d'abord, êtes-vous d'accord avec la notion contenue dans ce projet de loi de profits non réalisés?

M. Vineberg: Non, je ne suis pas d'accord, monsieur.

M. Fontana: Êtes-vous d'accord avec le principe que l'indemnisation ne couvre pas les honoraires des lobbyistes?

M. Vineberg: Si les lobbyistes ont mené leurs activités de façon légale—et je suis certainement convaincu qu'ils l'ont fait—alors je ne vois aucune raison pour que leurs honoraires ne soient pas couverts.

M. Fontana: Enfin, pour revenir encore une fois à l'annulation: étant donné que vous avez parlé d'honneur et d'honnêteté, le 5 octobre, avant de signer ce contrat, pourquoi n'avez-vous pas songé que vous devriez peut-être attendre que le nouveau gouvernement soit installé pour signer le contrat?

M. Vineberg: Comme je l'ai déjà dit, nous croyions alors que ce contrat était dans le meilleur intérêt de tous les Canadiens. Nous croyions que ce contrat...

M. Fontana: N'appartient-il pas à la Chambre des communes, non pas au secteur privé, de déterminer ce qui est dans le meilleur intérêt du pays?

M. Vineberg: Absolument, monsieur. Mais lorsque le premier ministre a dit qu'il examinerait le contrat pour s'assurer qu'il était dans le meilleur intérêt de tous les Canadiens, nous avons fermement cru que ces contrats résisteraient à cet examen et qu'il s'apercevrait, comme l'a constaté le gouvernement précédent ainsi que les experts-conseil indépendants dont les services ont été retenus par le gouvernement précédent, que ces contrats étaient dans le meilleur intérêt de tous les Canadiens.

M. Fontana: Monsieur le président, je laisse le reste de mon temps à M. Comuzzi.

M. Comuzzi: Il ne nous reste plus de temps.

Le président: En fait, il reste encore deux minutes.

M. Comuzzi: Je vais vous laisser continuer, et je prendrai les...

Le président: Cinq prochaines minutes, certainement.

Vouliez-vous poser une autre question? Il vous reste encore deux minutes.

M. Fontana: Ray va les prendre, alors.

M. Lavigne: M. Hession a témoigné juste avant vous et il a dit que

The return on the investment was 14% and he didn't find it very high. Is it true?

Il a dit qu'il ne trouvait pas ce rendement très élevé, que ce n'était pas un très bon investissement.

M. Vineberg: Ce qu'il a dit, monsieur, c'est que Wood Gundy, l'un des investisseurs proposés dans le groupe Paxport, ne trouvait pas l'investissement assez intéressant. Le groupe Pearson Development Corporation l'a trouvé assez intéressant.

[Texte]

[Traduction]

• 1140

We've made two points. I would ask you to consider the fact that firstly it is approximately the same rate of return as the regulated utilities get, and secondly, it's far less than the Government of Canada got for exactly these terminals during prior years.

If you look at the report of Mr. Nixon, I would ask you to note the return he says the Government of Canada got for Pearson International Airport over the five-year period in review. In 1992-93, the return was 17%; the prior year, it was 13%; then it was 19%, 26% and 31%. These were the returns the Government of Canada got. I don't think the Government of Canada can then say a 14.2% return—

Mr. Lavigne: The only thing I want to know is if you find 14% is good or not good within that—

Mr. Vineberg: I think 14.2% is a fair return, given the level of risk. People should understand this is a very risky investment.

The Chairman: Mr. Lavigne, your time is up.

M. Guimond: Monsieur Vineberg, votre corporation serait-elle prête à prendre position publiquement pour demander une enquête publique?

Mr. Vineberg: We are saying, sir, that we are asking for fair compensation. This House of Commons has the right to determine anything it wants with respect to these agreements. This House of Commons has absolutely supreme power. All we're suggesting to you is that we believe we're entitled to fair compensation. We think we've been unjustly dealt with by the report. We would ask you to re-examine the basis on which this legislation has been proposed and then on that basis determine what is fair under the circumstances.

Mr. Guimond: With respect, Mr. Vineberg, it's not my question.

Mr. Vineberg: Sir, we would support any inquiry—I've said it before and I'll repeat the answer, if you like—

Mr. Guimond: Are you ready to?

Mr. Vineberg: —as long as the result is that the inquirer is permitted to grant us fair compensation under applicable law.

M. Guimond: Monsieur Vineberg, j'aurais dû commencer par vous demander ces questions—là au départ. Êtes-vous sur la liste de paie de *Pearson Development Corporation* ou êtes-vous un avocat externe, membre du conseil d'administration? Quel est votre statut juridique au sein de l'entité?

Mr. Vineberg: I am a member of an independent law firm, Phillips & Vineberg. I am not an employee of Pearson Development Corporation.

M. Guimond: Avez-vous personnellement participé aux négociations sur Pearson?

Nous vous avons présenté deux arguments. Je vous demanderais de considérer le fait que, tout d'abord, il s'agit à peu près du même taux de rendement que celui qu'obtiennent les services publics réglementés et deuxièmement, que c'est beaucoup moins que ce que retirait le gouvernement du Canada de ces mêmes aéroports au cours des années précédentes.

Si vous examinez le rapport de M. Nixon, je vous demanderai de noter le rendement qu'il dit que le gouvernement du Canada a obtenu pour l'Aéroport international Lester B. Pearson au cours de la période de cinq ans qu'il a examinée. En 1992-1993, le rendement était de 17 p. 100; l'année précédente, il était de 13 p. 100; ensuite il était de 19 p. 100, 26 p. 100 et 31 p. 100. Voilà les rendements qu'a obtenus le gouvernement du Canada. Je ne pense pas que le gouvernement du Canada puisse dire alors qu'un rendement de 14,2 p. 100. . .

M. Lavigne: Tout ce que je veux savoir, c'est si vous trouvez que 14 p. 100 est un bon rendement ou non. . .

M. Vineberg: Je pense que 14,2 p. 100 est un bon rendement, étant donné le niveau de risque. Les gens doivent comprendre que le risque est très élevé.

Le président: Monsieur Lavigne, votre temps de parole est écoulé.

Mr. Guimond: Mr. Vineberg, would your corporation be prepared to say publicly that it requests a public inquiry?

M. Vineberg: Nous disons, monsieur, que nous demandons une juste compensation. La Chambre des communes a le droit de déterminer tout ce qu'elle veut en ce qui a trait à ces accords. La Chambre des communes a le pouvoir suprême absolu. Tout ce que nous vous disons, c'est qu'à notre avis nous avons droit à une juste compensation. Nous estimons avoir été traités injustement dans ce rapport. Nous vous demandons de réexaminer le fondement de ce projet de loi et de déterminer ensuite ce qui est équitable dans les circonstances.

M. Guimond: Sauf votre respect, monsieur Vineberg, vous n'avez pas répondu à ma question.

M. Vineberg: Monsieur, nous appuierions toute enquête—je l'ai dit auparavant et je le répéterai, si vous le voulez. . .

M. Guimond: Êtes-vous prêt à le faire?

M. Vineberg: . . . pourvu qu'à la suite de cette enquête l'enquêteur ait la permission de nous verser une juste compensation selon les lois applicables.

Mr. Guimond: Mr. Vineberg, I should have asked you the following questions first. Are you on the payroll of the Pearson Development Corporation or are you an outside lawyer, member of the board? What is your legal status within the corporation?

M. Vineberg: Je travaille pour un cabinet d'avocats indépendants, Phillips & Vineberg. Je ne suis pas un employé de la Pearson Development Corporation.

Mr. Guimond: Were you personally involved in the Pearson Airport negotiations?

[Text]

Mr. Vineberg: Yes, I was at the negotiations virtually every day, sir.

M. Guimond: Étiez-vous assisté de lobbyistes?

Mr. Vineberg: No, sir, I was not.

M. Guimond: *Pearson Development Corporation* était-elle assistée de lobbyistes?

Mr. Vineberg: *Pearson Development Corporation* engaged lobbyists. I frankly can't tell you whether they were assisted by them, but they engaged them.

M. Guimond: Vous n'êtes pas capable de nous dire qui, combien ils étaient; combien ont-ils été payés, combien cela a coûté? Vous n'êtes pas capable de répondre à ces questions?

Mr. Vineberg: That is correct.

M. Guimond: Votre patron pourrait-il nous répondre à ces questions?

Mr. Vineberg: I would think he probably could, sir. That's right.

M. Guimond: Merci beaucoup. Vos clients seraient-ils prêts à déposer vos analyses financières de rentabilité devant ce Comité?

Mr. Vineberg: I believe the answer would be affirmative. But we have no difficulty with the financial information in the Nixon report. The information that produces a 14.2% return was submitted by us. Mr. Nixon reproduces it in his report. We agree with that.

M. Guimond: Y aurait-il d'autres informations financières qui n'apparaissent peut-être pas dans le rapport Nixon? Je ne sais pas ce que vous avez déposé devant Nixon et je ne sais pas ce que vous aviez en mains. Êtes-vous prêt à déposer devant ce Comité toutes les analyses financières que vous aviez en mains?

Mr. Vineberg: When you say all financial analysis, there were presumably many thousands of pages of financial analysis. When you say financial analysis, sir, I'm not sure what you mean. When you ask what return we expected to get from the airport, we would table that information. You'll find it's the same as you find appended to the Nixon report. That is the return we expected to get if everything went well.

• 1145

I must tell you, that's a very big if. Let me make that clear. People don't seem to understand the magnitude of risk associated with this investment.

In the building of terminal 3, there was a cost overrun of almost \$200 million. That's an enormous amount of money. Therefore, the proposed return on terminal 3 is a fraction of what it was originally thought to be when the parties went ahead.

M. Guimond: Selon vous, combien d'argent vos clients ont-ils dépensé pour des lobbyistes sur ce dossier?

Mr. Vineberg: I'm sorry, sir, I don't have that information.

[Translation]

M. Vineberg: Oui, j'ai assisté aux négociations pratiquement tous les jours, monsieur.

Mr. Guimond: Were you assisted by lobbyists?

M. Vineberg: Non, monsieur, je ne l'étais pas.

Mr. Guimond: Was the *Pearson Development Corporation* assisted by lobbyists?

M. Vineberg: La *Pearson Development Corporation* a engagé des lobbyistes. Franchement je ne peux vous dire si elle était assistée de lobbyistes, mais elles les a engagés.

Mr. Guimond: You are not able to tell us who they were, how many they were, how much they were paid, how much it cost? You are not able to answer those questions?

M. Vineberg: C'est exact.

Mr. Guimond: Would your boss be able to answer those questions?

M. Vineberg: Je pense qu'il pourrait sans doute y répondre, monsieur. C'est exact.

Mr. Guimond: Thank you very much. Would your clients be prepared to table their financial analyses with this committee?

M. Vineberg: Je crois que la réponse serait oui. Mais nous n'avons aucun problème en ce qui concerne les informations financières contenues dans le rapport Nixon. C'est nous qui avons fourni ces informations concernant le rendement de 14,2 p. 100. M. Nixon les reproduit dans son rapport. Nous sommes d'accord avec ces informations.

Mr. Guimond: Would there be other financial information that perhaps does not appear in the Nixon report? I don't know what information you gave Nixon and what information you had on hand. Would you be prepared to table with this committee all financial data you have on hand?

M. Vineberg: Il y a peut-être des milliers de pages d'analyses financières. Lorsque vous parlez de toutes les analyses financières, je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire. Lorsque vous demandez quel rendement nous nous attendions à obtenir de l'aéroport, nous pouvons vous fournir ces informations. Vous verrez qu'elles correspondent à celles qui sont annexées au rapport Nixon. C'est le rendement que nous nous attendions à obtenir si tout allait bien.

C'est tout un «si». Que ce soit bien clair. Les gens ne semblent pas comprendre l'ampleur du risque associé à cet investissement.

Lorsqu'on a construit l'aérogare 3, on a dépassé les coûts prévus de près de 200 millions de dollars. C'est énorme. Par conséquent, le rendement proposé pour l'aérogare 3 n'est qu'une fraction de ce qu'on avait prévu à l'origine, lorsque les parties ont signé le contrat.

Mr. Guimond: How much money would you say your clients spent on the services of lobbyists?

M. Vineberg: Je suis désolé, monsieur, je l'ignore.

[Texte]

M. Guimond: Monsieur le président, je voudrais faire un commentaire. Je suis persuadé que mes collègues du Comité, comme moi, voudront certainement obtenir ces réponses de M. Peter Coughlin. J'en suis persuadé. Je ne sais pas si la greffière l'a invité. Je ne sais pas s'il va accepter de venir mais nous devrions sérieusement songer, au cas où il refuserait, aux moyens légaux à notre disposition pour l'inviter à venir nous donner de vraies réponses.

The Chairman: What we'll do is we'll discuss that at our in camera meeting following this witness.

Mr. Guimond: Thanks a lot.

The Chairman: I'm sorry, Mr. Guimond; your time is up.

Mr. Harris: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Vineberg, we don't have much time. Could you give me short answers please?

The termination for convenience clause being absent from the agreement — was that something that your group negotiated for, or was that absent at the preference of the government?

Mr. Vineberg: It was never discussed in our discussions. These contracts were prepared largely by the government.

Mr. Harris: Is this clause a fairly common clause in legal agreements?

Mr. Vineberg: I don't know. I can tell you it wasn't in the terminal 3 agreements, but that's the only other major government contract I've been privy to.

Mr. Harris: I'd like your opinion on this next statement. If a politician, a person elected by the people, would facilitate an arrangement between the government and a private investor or investors in which friends of that politician, and in fact perhaps that politician himself or herself, could directly or indirectly benefit financially, in your opinion could there exist the possibility of a breach of the public trust?

Mr. Vineberg: There is a possibility of a breach of public trust any time the government deals with any party.

Clearly governments deal with their friends every day of the week. Every government does, including the current government. We just have to look at this file and we see who's involved.

Mr. Harris: Mr. Vineberg, you made the statement earlier that in your opinion no one was hired to influence elected politicians. Now you just referred to the list of the players in the game, and you said, clearly, there were friends of the government in this deal. I look over the list of the players and we see some very close relationships.

Do you honestly expect us to believe that no one involved — none of these players — was in fact brought on board or hired to influence elected politicians in putting this deal together?

Mr. Vineberg: If you're referring to the lobbyists, sir. . . is that what you mean?

Mr. Harris: Well, I'm referring to lobbyists and people who were hired to put this deal together.

[Traduction]

Mr. Guimond: Mr. Chairman, I would like to make a comment. I am convinced that my colleagues in the committee will want, like me, to get these answers from Mr. Peter Gaughlin. I have no doubt about that. I don't know if the clerk has invited him. I don't know either if he will accept to appear before our committee, but should he refuse, we should seriously consider using every legal means at our disposal to get him to give us some real answers.

Le président: Nous en discuterons pendant notre réunion à huis clos qui suivra la comparution de ce témoin.

M. Guimond: Merci.

Le président: Je suis désolé, monsieur Guimond, mais votre temps est écoulé.

M. Harris: Merci, monsieur le président.

Monsieur Vineberg, nous avons peu de temps. Je vous prie donc de me répondre le plus brièvement possible.

Il n'y a pas de disposition de résiliation pour des raisons de commodité dans cette entente. Est-ce à votre demande ou par choix du gouvernement?

M. Vineberg: Nous n'en avons jamais discuté. Ces contrats ont été rédigés en grande partie par le gouvernement.

M. Harris: Ce genre de dispositions figure-t-il habituellement dans les ententes juridiques?

M. Vineberg: Je l'ignore. Je peux cependant vous dire qu'il n'y avait pas de disposition de ce genre dans les ententes sur l'aérogare 3, mais c'est le seul autre grand contrat gouvernemental auquel j'ai participé.

M. Harris: J'aimerais avoir votre opinion sur ce qui suit. Si un politicien, un élu, facilite un arrangement entre le gouvernement et un ou des investisseurs privés, arrangement dont des amis de ce politicien, ou peut-être même le politicien même, pourrait profiter financièrement de façon directe ou indirecte, ce politicien ne commet-il pas un abus de confiance.

M. Vineberg: Chaque fois que le gouvernement fait affaire avec une autre partie, il y a possibilités d'abus de confiance.

Les gouvernements traitent avec leurs amis tous les jours. Tous les gouvernements le font, y compris le gouvernement actuel. Nous n'avons qu'à examiner ce dossier pour voir qui y a participé.

M. Harris: Monsieur Vineberg, vous avez dit un peu plus tôt que, selon vous, personne n'a été engagé pour influencer les élus. Vous venez de faire allusion à la liste des participants à ce dossier et vous avez dit clairement qu'il s'agissait d'amis du gouvernement. Lorsque j'examine cette liste, je constate qu'il s'agit de gens qui entretenaient des liens étroits avec le gouvernement.

Vous voudriez nous faire croire qu'aucun de ces participants n'a été inclus dans le groupe ou engagé pour tenter d'influencer les politiciens en vue de conclure cette entente?

M. Vineberg: Si vous faites allusion aux lobbyistes, monsieur. . . est-ce à eux que vous pensez?

M. Harris: Je fais allusion aux lobbyistes et à tous ceux qui ont été engagés pour élaborer cette entente.

[Text]

Mr. Vineberg: I don't think they were hired to influence elected officials. I think they were hired to help the bidders present their case to the appropriate people, both elected and in the Department of Transport and elsewhere.

Mr. Harris: I want to go back to Mr. Fontana's statement earlier.

Do you believe a government has the right, or in legal terms, a fiduciary obligation, to make decisions they feel may be in the best interests of the Canadian people?

Mr. Vineberg: Yes, I do.

Mr. Harris: In a case where a government of the day felt that an agreement entered into by a previous administration was clearly not in the best interests of the Canadian people, what would take precedence, the interest of the Canadian people these people are elected to represent or a contract?

• 1150

Mr. Vineberg: The interests of the Canadian people always take precedence.

Mr. Gouk: You mentioned Wood Gundy dropped out because it was not attractive. Have you any evidence to indicate that Wood Gundy, a very reputable national and international firm, dropped out because of financial considerations, or possibly because of other considerations?

Mr. Vineberg: All I can tell you, sir, is I was told they dropped out because of financial considerations.

Mr. Gouk: You mentioned that the government would have control over the rents charged to tenants and that this would be one of the pluses of this agreement. The government, in fact, is going to subsidize, according to this, Air Canada and other foreign operators in T2 for the next 37 years. Is that your idea of how they can control the rent?

Mr. Vineberg: When I said control the rent, the government approved the formula by which rents were charged. It was then the government's decision as to whether those rents were ones that the airline should pay. You'd have to ask people from the Department of Transport.

Mr. Gouk: The higher rates would go to the consortium then, but the government would kick back part to the airlines.

Mr. Vineberg: No, sir. The higher rate doesn't go to the consortium. The consortium did not get any benefit from that at all. That is very important to understand. That 15% was negotiated, I believe, between the government and the airlines without any input or any discussion with Pearson Development Corporation. We were just told by the Department of Transport that they had negotiated that 15% of the rents would then be distributed to the airlines.

Mr. Gouk: If \$8.50 is the max affordable, but they negotiate \$10, which you get to keep and then they kick back \$1.50 themselves, that's not in your best interest?

[Translation]

M. Vineberg: Je ne crois pas qu'ils aient été engagés pour influencer les élus. Ils ont été engagés pour aider les soumissionnaires à plaider leur cause devant les personnes compétentes, les élus et les fonctionnaires du ministère des Transports et d'autres ministères.

M. Harris: J'aimerais revenir aux propos de M. Fontana.

Estimez-vous que le gouvernement a le droit, ce qu'on appelle en termes juridiques l'obligation judiciaire, de prendre les décisions qu'il estime répondre aux intérêts de la population canadienne?

M. Vineberg: Oui.

M. Harris: Si le gouvernement est d'avis qu'une entente signée par l'administration précédente n'est pas dans l'intérêt de la population canadienne, qu'est-ce qui prévaut: les intérêts des Canadiens qui ont élu le gouvernement ou le contrat?

M. Vineberg: Les intérêts des Canadiens ont toujours préséance.

M. Gouk: Vous avez dit que Wood Gundy s'était retiré parce que l'affaire n'était pas assez lucrative. Pouvez-vous prouver que Wood Gundy, une firme jouissant d'une excellente réputation au Canada et à l'étranger, a abandonné l'affaire pour des raisons financières ou peut-être pour d'autres raisons?

M. Vineberg: Tout ce que je peux vous dire, monsieur, c'est qu'on m'a dit qu'elle s'était retirée de l'affaire pour des raisons financières.

M. Gouk: Vous avez dit aussi que le gouvernement contrôlerait les loyers et que c'était un atout de l'entente. En fait, selon ce document, le gouvernement subventionnera Air Canada et d'autres exploitants étrangers de l'aérogare 2 pendant les 37 prochaines années. Est-ce cela que vous appelez le contrôle des loyers?

M. Vineberg: Lorsque j'ai dit que le gouvernement contrôlerait les loyers, je voulais dire que le gouvernement avait approuvé la formule de calcul des loyers. C'est le gouvernement qui a décidé que les loyers payés par les sociétés aériennes étaient opportuns. Vous devriez peut-être poser votre question aux fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Gouk: Le consortium aurait touché le taux supérieur, mais le gouvernement en aurait restitué une partie aux sociétés aériennes.

M. Vineberg: Non. Le consortium n'aurait pas touché le taux supérieur. Le consortium n'en retirait aucun avantage. Il importe que vous compreniez cela. Je crois que ce sont le gouvernement et les sociétés aériennes qui ont négocié ce taux de 15 p. 100; Pearson Development Corporation n'a nullement participé à ces discussions. Le ministère des Transports nous a simplement dit que, à l'issue de négociations, on s'était entendu pour que 15 p. 100 des loyers soient distribués aux sociétés aériennes.

M. Gouk: Si 8,50\$ est le loyer maximal tolérable, mais que le gouvernement a négocié un tarif de 10\$, et que vous touchez 10\$ mais que le gouvernement restitue 1,50\$ de sa poche, cela ne vous semble-t-il pas intéressant pour vous?

[Texte]

Mr. Vineberg: When you say “in our best interest”, the rental formula is the same rental formula that applies in terminal 3. The rental formula for the airlines is a percentage of the operating costs. They bear a percentage of the operating costs. That’s all they pay. Whatever the operating costs are, they pay a certain percentage as determined by the Department of Transport.

We’re following the terminal 3 model. Therefore, it’s not a question of... There’s no more money being created. If that percentage was—I think it’s around 67% of the operating costs being borne by the airlines—that’s what it was. The Department of Transport decide they want the airlines to get some of that money. That was their decision. It had nothing to do with us.

Mr. Comuzzi: Good morning, Mr. Vineberg. When I read your document I was impressed. There was a little rule that we used in practice—when all else fails, invoke a Charter argument. I never knew that meant going back to the Magna Carta, though.

Let me ask a couple questions with respect to where you, in your position, fit into the scheme. Were you involved at any time with what is known as Paxport corporation?

Mr. Vineberg: No, I was not.

Mr. Comuzzi: Were you involved in the takeover of the Paxport corporation to Pearson Development Corporation?

Mr. Vineberg: It wasn’t a takeover, sir. I was involved in the merger between those two entities. That’s correct.

Mr. Comuzzi: It was a merger?

Mr. Vineberg: That’s correct.

Mr. Comuzzi: How did that merger come about?

Mr. Vineberg: The discussions between Paxport and the Claridge Group, who is the other owner of terminal 3, led to the realization that their interests would be best served if they formed a merger, which is what has resulted in what we call Pearson Development Corporation, or T1T2 Limited Partnership.

Mr. Comuzzi: When did Claridge corporation become involved in terminal 3? Would you give me a date on that?

Mr. Vineberg: Yes. It was in June or July of 1989, I believe. June of 1989 is what I am told.

Mr. Comuzzi: When did Claridge become involved with Paxport, with the merger there?

Mr. Vineberg: After December 7, 1992.

[Traduction]

M. Vineberg: Lorsque vous dites «intéressant», vous devez savoir que la formule de location est aussi celle qui s’applique à l’aérogare 3 et qu’elle prévoit que les sociétés aériennes paient un certain pourcentage des coûts d’exploitation. Elles doivent assumer une partie des coûts d’exploitation. C’est tout ce qu’elles paient. Quels que soient les coûts d’exploitation, les sociétés aériennes doivent payer un pourcentage déterminé par le ministère des Transports.

Nous suivons la formule de l’aérogare 3. Par conséquent, il ne s’agit pas de—On ne crée pas ainsi de l’argent. Si ce pourcentage est de—je crois que les sociétés aériennes assument environ 67 p. 100 des coûts d’exploitation—c’est ainsi qu’il en est. Le ministère des Transports a décidé qu’il voulait faire profiter les sociétés aériennes d’une part de cet argent. C’est le ministère qui a pris cette décision. Cela n’a rien à voir avec nous.

M. Comuzzi: Bonjour, monsieur Vineberg. J’ai été très impressionné par votre mémoire. Quand j’étais avocat, on avait parfois recours à une règle selon laquelle, lorsque tout le reste échouait, on invoquait la Charte. Je n’aurais cependant pas cru que cela pouvait aller jusqu’au recours à la Grande Charte.

Je voudrais vous poser quelques questions pour bien comprendre votre position. Avez-vous travaillé à un moment quelconque pour Paxport Corporation?

M. Vineberg: Non.

M. Comuzzi: Avez-vous participé à la prise de contrôle de Paxport Corporation par Pearson Development Corporation?

M. Vineberg: Il n’y a pas eu de prise de contrôle, monsieur. J’ai participé à la fusion entre ces deux sociétés, c’est exact.

M. Comuzzi: Il y a eu fusion des deux sociétés?

M. Vineberg: C’est exact.

M. Comuzzi: Comment en est-on venu à cette fusion?

M. Vineberg: Les dirigeants de Paxport et de Claridge Group, l’autre propriétaire de l’aérogare 3, ont tenu des discussions et ont constaté qu’il serait dans leur intérêt de fusionner, ce qu’ils ont fait pour créer ce que nous appelons Pearson Development Corporation ou T1T2 Limited Partnership.

M. Comuzzi: À quand remonte la participation de Claridge dans la construction de l’aérogare 3? Pouvez-vous me donner une date?

M. Vineberg: Oui. Cela remonte à juin ou juillet 1989, je crois. On me dit que cela remonte à juin 1989.

M. Comuzzi: Quand Claridge et Paxport ont-elles fusionné?

M. Vineberg: Après le 7 décembre 1992.

M. Comuzzi: Par conséquent, après le 7 décembre 1992, toute concurrence concernant l’aéroport Pearson a disparu.

M. Vineberg: Non. Pendant une certaine période. . .

M. Comuzzi: Un moment. Je vous ai donc mal compris.

Claridge a participé à la construction de l’aérogare 3 en 1989. Claridge est devenue partie prenante dans les aérogares 1 et 2 à compter du 7 décembre 1992. C’était un important partenaire des deux contrats. Quel est sa part dans l’aérogare 3?

• 1155

Mr. Comuzzi: So after December 7, 1992, it’s fair to say that any competitive factor at Pearson would be by the board.

Mr. Vineberg: No, sir. For a period of time—

Mr. Comuzzi: Just a minute. Then I’ve misunderstood you.

Claridge was involved in terminal 3 in 1989. Claridge was involved in terminal 1 and 2 by December 7, 1992. Claridge was a substantial partner in both. What’s the ownership in terminal 3?

[Text]

Mr. Vineberg: Claridge's ownership?

Mr. Comuzzi: Yes.

Mr. Vineberg: It was roughly 80%.

Mr. Comuzzi: So they had 80% holdings in terminal 3 and Claridge then became involved in terminal 2 on December 7.

Mr. Vineberg: No, if you understood that, it's not correct. It was after that date. The actual date was January 13, 1993 when the two parties agreed to merge their interests.

Mr. Comuzzi: So then in January of 1993, for all intents and purposes, the transaction at Pearson involved terminal 3, terminal 2, and terminal 1.

Mr. Vineberg: That's correct.

Mr. Comuzzi: You had complete control as of that date of all the facilities at terminal 3.

Mr. Vineberg: Subject to getting the contracts for terminals 1 and 2, sir. At that point, the contracts were just a gleam in our eyes.

Mr. Comuzzi: Sure. You were involved in the negotiation process, am I correct? You were involved in the—

Mr. Vineberg: In the legal aspects of it.

Mr. Comuzzi: You were retained by Claridge.

Mr. Vineberg: I was retained by Claridge, that's correct, and thereafter by the Pearson Development Corporation.

Mr. Comuzzi: That is is Claridge.

Mr. Vineberg: It is Claridge and Paxport—the joint entity.

Mr. Comuzzi: Okay.

How important was the Air Canada association with Paxport?

Mr. Vineberg: At Claridge we didn't know about it other than the fact that we were worried that there might be something there, but we didn't know anything about it.

Mr. Comuzzi: Are you saying you had no knowledge that Air Canada had indicated to Paxport that it was their proposal they favoured and became very instrumental in its acceptance?

Mr. Vineberg: I personally had no such knowledge, sir.

Mr. Comuzzi: That's the point I'm trying to make. With the greatest of respect, Mr. Vineberg, what—

Mr. Vineberg: But, sir, I can't tell you that. I was involved in many meetings. I never heard that discussed at any meeting.

Mr. Comuzzi: But the fact that you didn't hear it doesn't preclude the fact that it wasn't discussed.

Mr. Vineberg: That's absolutely correct.

Mr. Comuzzi: Could that situation have happened on many other instances that you're here to defend where you're not privy to that information?

[Translation]

M. Vineberg: La part de Claridge?

M. Comuzzi: Oui.

M. Vineberg: Environ 80 p. 100.

M. Comuzzi: Claridge détenait donc 80 p. 100 de l'aérogare 3 et est devenue associé à l'aérogare 2 le 7 décembre.

M. Vineberg: Non, si c'est ce que vous avez compris, je dois rectifier. Cela s'est passé plus tard, le 13 janvier 1993, date à laquelle les deux parties ont convenu de fusionner leurs intérêts.

M. Comuzzi: Par conséquent, à partir de janvier 1993, la transaction concernant l'aéroport Pearson comprenait les aérogares 3, 2 et 1.

M. Vineberg: C'est exact.

M. Comuzzi: À partir de cette date, vous contrôliez totalement les installations de l'aérogare 3.

M. Vineberg: Sous réserve de l'obtention des contrats pour les aérogares 1 et 2. À ce moment-là, nous ne pouvions qu'espérer obtenir ces contrats.

M. Comuzzi: Bien sûr. Vous avez participé aux négociations, n'est-ce pas? Vous avez participé. . .

M. Vineberg: Au volet juridique des négociations.

M. Comuzzi: Vous avez été engagé par Claridge.

M. Vineberg: C'est exact, puis j'ai été engagé par Pearson Development Corporation.

M. Comuzzi: Autrement dit, par Claridge.

M. Vineberg: C'est-à-dire, Claridge et Paxport, la nouvelle société créée par la fusion de ces deux entreprises.

M. Comuzzi: Très bien.

Est-ce qu'Air Canada entretenait des liens étroits avec Paxport?

M. Vineberg: Chez Claridge, nous n'étions pas au courant de ces liens; nous nous en inquiétions un peu, mais nous n'en savions rien.

M. Comuzzi: Vous nous dites que vous ne saviez pas qu'Air Canada avait indiqué à Paxport qu'elle était en faveur de sa proposition et a fait pression en sa faveur?

M. Vineberg: Je n'en savais personnellement rien, monsieur.

M. Comuzzi: C'est ce que je tente de déterminer. Sauf tout le respect que je vous dois, monsieur Vineberg. . .

M. Vineberg: Monsieur, je ne peux vous en dire plus. J'ai participé à de nombreuses réunions et ce sujet n'y a jamais été abordé.

M. Comuzzi: Vous n'en avez pas entendu parler, mais cela ne signifie pas qu'on n'en a pas discuté.

M. Vineberg: C'est exact.

M. Comuzzi: N'est-il pas possible que vous soyez ici pour défendre des gens qui ont tenu des discussions à votre insu?

[Texte]

Mr. Vineberg: It's possible. It's hypothetical.

Mr. Comuzzi: No, it's not hypothetical. What I'm asking you, Mr. Vineberg—we're trying to get down to the essence of what, if anything, should be compensated. You're here today to give evidence, but you weren't privy to the whole process.

Mr. Vineberg: I was privy to a very large portion of the process from January 13, 1993, to October 7.

Mr. Comuzzi: So you know, then, of the people who were either employed or part of the process.

Mr. Vineberg: Yes, sir, I do.

Mr. Comuzzi: You know them—I don't want to use the word "intimately"—

Mr. Vineberg: No. It depends on their position, of course, and I know some of them better than others, but I've met virtually all of them.

Mr. Comuzzi: So you would know all the players.

Mr. Vineberg: Virtually all of them.

Mr. Comuzzi: Who are the shareholders or owners who were in the Paxport group and ended up as shareholders or owners of the Pearson Development Corporation?

Mr. Vineberg: They were Allders—

Mr. Comuzzi: I'm referring to your first paragraph.

Mr. Vineberg: Sure, that's correct, sir. It's Agra Industries—

Mr. Comuzzi: What is Agra Industries?

Mr. Vineberg: Agra Industries, I believe, is a very substantial public corporation headquartered in Saskatchewan, as I recall. It is involved in a variety of engineering activities.

Mr. Comuzzi: Who would be their principal player?

Mr. Vineberg: I don't know. I'm sorry.

Mr. Comuzzi: You don't know?

Mr. Vineberg: I'm sorry. I do know Ben Torchinsky, who is, I believe, the chairman, but...

Mr. Comuzzi: I thought you said you were very knowledgeable about all the actors.

[Traduction]

M. Vineberg: C'est possible, en théorie.

M. Comuzzi: Pas seulement en théorie. Ce que je vous demande, monsieur Vineberg—nous tentons de déterminer s'il y a lieu de verser une indemnisation. Vous êtes ici aujourd'hui pour témoigner, mais vous n'avez pas participé à toutes les étapes du processus.

M. Vineberg: J'ai participé à presque toutes les étapes du processus, du 13 janvier 1993 au 7 octobre.

M. Comuzzi: Vous connaissez donc tous ceux qui ont participé à ce processus.

M. Vineberg: Oui.

M. Comuzzi: Vous connaissez donc—je n'ose pas employer le mot «intimement»...

M. Vineberg: Non. Je connais certains mieux que d'autres, cela dépend de leurs fonctions, mais je les ai presque tous rencontrés.

M. Comuzzi: Vous connaissez donc tous les participants.

M. Vineberg: Presque tous.

M. Comuzzi: Qui sont les actionnaires ou propriétaires du groupe Paxport qui se sont retrouvés au sein de la Pearson Development Corporation?

M. Vineberg: Il y avait Allders...

M. Comuzzi: Je vous reporte au premier paragraphe de votre mémoire.

M. Vineberg: Oui, c'est exact. Il y avait aussi Agra Industries...

M. Comuzzi: Qu'est-ce que Agra Industries?

M. Vineberg: C'est, je crois, une société publique importante dont le siège social est en Saskatchewan, si je me souviens bien. Elle s'occupe de diverses activités de génie.

M. Comuzzi: Qui en est le principal dirigeant?

M. Vineberg: Je l'ignore. Désolé.

M. Comuzzi: Vous ne le savez pas?

M. Vineberg: Je suis désolé. Je connais Ben Torchinsky, qui est, je crois, le président, mais...

M. Comuzzi: Je croyais vous avoir entendu dire que vous connaissiez bien tous les participants.

• 1200

Mr. Vineberg: Yes, but these gentlemen were not active in the process, sir.

Mr. Comuzzi: Well, they're partners.

Mr. Vineberg: That's right, but the process I was involved in—

Mr. Comuzzi: You're acting for...

Mr. Vineberg: That's correct, but the process I was involved in was the negotiation of the transaction between the Government of Canada and Pearson Development Corporation.

Mr. Comuzzi: Okay. So you're not involved with any of the negotiations between the partnership. Do they have another lawyer for that?

M. Vineberg: Oui, mais ces messieurs n'ont pas participé activement au processus, monsieur.

M. Comuzzi: Mais ils sont associés.

M. Vineberg: En effet, mais le processus auquel j'ai participé...

M. Comuzzi: Vous agissez en leur nom...

M. Vineberg: C'est bien cela, mais le processus auquel j'ai participé, c'était la négociation de la transaction entre le gouvernement du Canada et la Société Pearson Development Corporation.

M. Comuzzi: D'accord. Vous n'avez donc rien à voir avec les négociations entre les associés. Ont-ils un autre avocat pour cela?

[Text]

Mr. Vineberg: I was involved in some of the negotiations among the partners of the partnership and those partners themselves were usually represented by lawyers, so in the course of my dealings on behalf of Agra, I never met Mr. Torchinsky, I happen to know he's the chairman, or at least was the chairman, of Agra.

Mr. Comuzzi: Allow me just two more questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, maybe we'll come back, because we're at 12 minutes already.

Mr. Comuzzi: I haven't got time. Let me close off with one question. It's where I was leading to. Jesus, you're interfering with the line of questioning.

Was there at any time during your process, of the 295 members of Parliament, anyone retained by your corporation in order to assist them to acquire this contract?

Mr. Vineberg: While they were members of Parliament, certainly not.

Mr. Comuzzi: Was there anyone within your organization, either through Paxport or Pearson Development Corporation or one of the subsidiary partnerships, who was formerly a member of Parliament, and ended up in the employ or being retained by any of your organizations?

Mr. Vineberg: The only name I know that is qualified is Mr. Otto Jelinek.

Mr. Comuzzi: When did he come on board, sir?

Mr. Vineberg: I have never met Mr. Jelinek.

Mr. Comuzzi: But when did he come on board?

Mr. Vineberg: I don't know. I've never met him.

Mr. Comuzzi: You are not able to give us that information?

Mr. Vineberg: Of course I could. I will ask.

Mr. Comuzzi: Would you give us that information.

Mr. Vineberg: Of course I will, but I want to make the point that Mr. Jelinek. . . I was involved, as I said, virtually every day with the negotiations. I've never met nor talked to Mr. Jelinek.

M. Guimond: Monsieur Vineberg, avez-vous rencontré M. Robert Wright, avez-vous des contacts avec lui?

Mr. Vineberg: Yes, I have, sir.

M. Guimond: Est-ce que vous êtes en mesure de dire si vous avez, vous ou votre client ou vous au nom de votre client, formulé une demande de dédommagement?

Mr. Vineberg: Yes, we did, sir.

M. Guimond: Êtes-vous en mesure de déposer devant le Comité copie de cette demande?

Mr. Vineberg: Yes, I can, sir.

The Chairman: With the clerk.

[Translation]

M. Vineberg: J'ai participé à certaines négociations entre les associés, lesquels étaient habituellement représentés par des avocats. Donc, tout au long de mes relations avec Agra, je n'ai jamais rencontré M. Torchinsky, même si je sais qu'il est le président ou du moins qu'il était le président de Agra.

M. Comuzzi: Je voudrais poser deux autres questions, monsieur le président.

Le président: Eh bien, peut-être au prochain tour, car vous avez déjà la parole depuis 12 minutes.

M. Comuzzi: Je n'ai pas le temps. Laissez-moi poser une seule autre question. C'est là que je voulais en venir depuis le début. Seigneur, vous nous empêchez de poser nos questions.

Pendant tout ce processus, votre société a-t-elle retenu les services de l'un ou l'autre des 295 députés au Parlement pour aider à décrocher ce contrat?

M. Vineberg: Pendant qu'ils étaient députés au Parlement, certainement pas.

M. Comuzzi: Au sein de votre organisation, y avait-il quelqu'un, que ce soit chez Paxport ou chez Pearson Development Corporation ou dans l'un ou l'autre des filiales, qui était un ancien député au Parlement et qui s'est retrouvé à l'emploi ou au service de l'une ou l'autre des parties de votre organisation?

M. Vineberg: Le seul nom qui me vient à l'esprit et qui correspond à cette description, c'est celui de M. Otto Jelinek.

M. Comuzzi: Quand est-il arrivé dans le dossier, monsieur?

M. Vineberg: Je n'ai jamais rencontré M. Jelinek.

M. Comuzzi: Mais quand est-il arrivé dans le dossier?

M. Vineberg: Je l'ignore. Je ne l'ai jamais rencontré.

M. Comuzzi: Vous n'êtes pas en mesure de nous donner ce renseignement?

M. Vineberg: Je pourrais bien sûr l'obtenir. Je vais m'informer.

M. Comuzzi: Pourriez-vous nous transmettre ce renseignement?

M. Vineberg: Bien sûr, je le ferais, mais je tiens à insister sur le fait que M. Jelinek. . . Comme je l'ai dit, j'ai participé de façon presque quotidienne aux négociations. Or je n'ai jamais rencontré M. Jelinek et je ne lui ai jamais parlé.

Mr. Guimond: Mr. Vineberg, have you met Mr. Robert Wright, did you have any contact with him?

M. Vineberg: Oui, monsieur.

Mr. Guimond: Are you able to say whether you or your client or yourself on behalf of your client have filed a request for compensation?

M. Vineberg: Oui, nous l'avons fait.

Mr. Guimond: Are you able to table with the committee a copy of that request?

M. Vineberg: Oui, je peux le faire.

Le président: Au greffier.

[Texte]

M. Guimond: D'accord.

Mr. Vineberg: I should say I will have to ask Mr. Wright's permission because I gave it to him acting for the Minister of Transport. Subject to his approval, of course.

M. Guimond: Votre demande contient-elle des frais pour lobbyist ou des pertes de revenus futurs?

Mr. Vineberg: It contains a claim with respect to loss of future profit. It does not contain a claim with respect to lobbyists.

M. Guimond: Dernière question, monsieur Vineberg. Est-ce que votre client, M. Coughlin, vous a confirmé son intention de témoigner devant notre Comité?

Mr. Vineberg: No, he didn't. He didn't confirm that intention one way or another. He is, in fact, in a legal proceeding in Boston this week and wasn't able to be here.

Mr. Guimond: But do you think he will. . .?

Mr. Vineberg: I'm sorry, sir. I can't speak for him.

Mr. Guimond: You can't speak for him?

Mr. Vineberg: I cannot.

Mr. Guimond: But here you don't speak for him?

Mr. Vineberg: I speak for Pearson Development Corporation. I don't speak for any individual officer or director or employee of that corporation.

M. Guimond: Étant donné que vous êtes membre du Barreau du Québec comme moi, si on soulève le voile juridique pouvez-vous commenter cette phrase? Si je vous dis que votre client ne veut pas venir témoigner devant le Comité et qu'il considère qu'aujourd'hui vous parlez en son nom, est-il possible que ce soit cette situation?

[Traduction]

Mr. Guimond: All right.

M. Vineberg: Je dois dire que je devrai demander la permission de M. Wright car je la lui ai remise à titre de substitut du ministre des Transports. Sous réserve de son approbation, bien sûr.

Mr. Guimond: In your request, did you claim expenses for lobbyists or for future revenue losses?

M. Vineberg: La demande renferme une réclamation à l'égard des pertes de profits futurs. Elle ne contient pas de demande en ce qui concerne les lobbyistes.

Mr. Guimond: Last question, Mr. Vineberg. Did your client, Mr. Coughlin, confirm to you his intention to appear before our committee?

M. Vineberg: Non, il ne l'a pas fait. Il n'a pas confirmé ni infirmé cette intention. En fait, il se trouve cette semaine à Boston pour une affaire de justice, ce qui l'a empêché d'être ici.

M. Guimond: Mais croyez-vous qu'il viendra?

M. Vineberg: Je suis désolé, monsieur, je ne peux pas répondre en son nom.

M. Guimond: Vous ne pouvez pas parler en son nom?

M. Vineberg: Non, je ne le peux pas.

M. Guimond: Mais ne parlez-vous pas en son nom ici même?

M. Vineberg: Je parle au nom de la Pearson Development Corporation. Je ne parle pas au nom d'un quelconque dirigeant ou employé de cette société.

Mr. Guimond: Given that you are a member of the Québec Bar, if we were to lift the legal veil, could you comment that sentence for me? If I tell you that your client does not want to appear in front of this committee and considers that today you are speaking for him, is it possible that such is the situation?

• 1205

Mr. Vineberg: I don't think so. I should explain to you that if Mr. Coughlin were to appear before you, he wouldn't be appearing in his personal capacity; he would be appearing, as I am, as a director and officer of Pearson Development Corporation. So it's not a question of Mr. Coughlin not wanting to appear for personal reasons.

M. Guimond: M. Comuzzi vous a demandé des renseignements! Quand on vous demande des renseignements sur les lobbyistes: qui, combien, comment, qu'est-ce qu'ils faisaient?.. Bref! Vous avez été impliqué de janvier au 7 octobre! Vous jouez avec vos réponses à mes questions. J'espère que vous vous rendez compte de cela. Je reste sur mon appétit. Qui va pouvoir me donner réponse à ces questions?

The Chairman: Mr. Guimond, maybe I could interrupt for just a second and ask the witness if he is aware of the fact that the clerk of this committee did contact Mr. Coughlin and invite him to attend. He said you would be his representation at this committee. Are you aware of that?

Mr. Vineberg: Yes, of course I am. But when you say "his representation", it's on behalf of Pearson Development.

M. Vineberg: Je ne le crois pas. Je dois préciser que si M. Coughlin devait comparaître devant vous, il ne le ferait pas à titre personnel. Il comparaitrait, tout comme je le fais actuellement, à titre d'administrateur et d'officiel de la Pearson Development Corporation. Par conséquent, ce n'est pas du tout que M. Coughlin ne veut pas comparaître pour des raisons personnelles.

Mr. Guimond: Mr. Comuzzi asked you for information! We are asking you for information about lobbyists: who, how many, how, what were they doing? In a nutshell, you have been involved from January to October 7! In answering my questions, you are playing around. I hope that you are aware of that. I am left dangling. Who will be able to answer these questions for me?

Le président: Monsieur Guimond, je voudrais vous interrompre un instant pour demander au témoin s'il sait que le greffier du comité a communiqué avec M. Coughlin et l'a invité à comparaître. Ce dernier a répondu que c'est vous qui seriez son représentant au comité. Êtes-vous au courant de cela?

M. Vineberg: Oui, bien sûr que je le suis. Mais quand vous dites «son représentant», c'est au nom de la Pearson Development.

[Text]

The Chairman: You are here as an officer of Pearson Development Corporation.

Mr. Vineberg: That's correct, sir.

The Chairman: Mr. Guimond, drill away.

M. Guimond: Devant cette situation, je voudrais juste sensibiliser mes collègues du côté gouvernemental qui restent aussi sur leur appétit comme moi vis-à-vis un paquet de réponses; si un jour nous avons à prendre une décision d'utiliser les moyens de citer à comparaître M. Coughlin pour avoir une réponse et qu'on veut que la vérité se fasse, j'imagine que vous êtes aussi concernés.

Je voulais l'entendre du témoin. Je voulais vous l'entendre dire aussi.

The Chairman: Michel, we said we'd talk about that later. You're eating into your own time with this discussion.

M. Guimond: Merci. Je vous remercie aussi pour votre patience. Je l'admire.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Vineberg, I want to go back to something that I think is relatively simple but very fundamental.

When you heard the Prime Minister-in-waiting say that he was going to review this, did that cause any concern? Were you nervous? Did you phone a lot of people and send some faxes out? Did you have any meetings or did you say no, we have a deal?

Mr. Vineberg: It wasn't quite like that because there were two newspapers that had been waging a campaign, I guess you could call it, against this deal for a period of weeks before the Prime Minister said anything, as far as I recall.

The Prime Minister at one point said—I think we're now in the month of October—that if elected, he would cause the deal to be reviewed. I'm sorry, I called him the Prime Minister. Today, he's the Prime Minister. He was then the leader of the opposition.

Whenever someone responsible—and clearly, at that point everyone recognized that it was extremely likely he would be elected Prime Minister—says that, of course there's concern but concern on the level of what is meant by "review". As I've told this committee before, and I say it again, in our minds "review" would not lead to cancellation. We had no inkling whatsoever that this deal would be cancelled.

Mr. Jordan: But the possibility was there, though, that if you're going to review something, the review might entail cancellation.

Mr. Vineberg: The possibility was there.

Mr. Jordan: In regard to the fair compensation, I'm asking you now for clarification. Your idea of fair compensation and some other principled people's idea of fair compensation might be at great variance.

I thought I understood you to say at one point, and I may be wrong here, that to you fair compensation would be to derive whatever you would have derived if the deal had been honoured—I'm being careful of that term.

[Translation]

Le président: Vous êtes ici à titre d'administrateur de la Pearson Development Corporation.

M. Vineberg: C'est bien cela, Monsieur.

Le président: Monsieur Guimond, continuez à creuser.

Mr. Guimond: Given that situation, I would like perhaps to sensitize my colleagues from the government side who are also left unsatisfied just as I am vis-à-vis a whole lot of answers? If some day we have to decide to subpoena Mr. Coughlin in order to get answers and to get to the bottom in this matter, I imagine that you will be on board.

I wanted to hear that from the witness. I wanted to hear it from you as well.

Le président: Michel, nous avons dit que nous parlerions de cela plus tard. Vous gaspillez votre propre temps avec cette discussion.

Mr. Guimond: Thank you. I thank you as well for your patience, which I find admirable.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur Vineberg, je veux revenir à un point qui me semble relativement simple mais fondamental.

Quand vous avez entendu le premier ministre aspirant dire qu'il allait réexaminer tout ce dossier, cela vous a-t-il inquiété? Étiez-vous nerveux? Avez-vous téléphoné à une foule de gens et avez-vous envoyé des documents à gauche et à droite par télécopieur? Avez-vous eu des réunions, ou bien êtes-vous restés fermes sur vos positions, dans la certitude que l'affaire était conclue?

M. Vineberg: Ce n'est pas tout à fait ainsi que les choses se sont présentées car il y avait deux journaux qui menaient une campagne, pourrait-on dire, contre cette affaire depuis un certain nombre de semaines, avant même que le premier ministre ait dit quoi que ce soit, si je me rappelle bien.

À un moment donné, le premier ministre a dit—je crois que c'était en octobre—que s'il était élu, il ordonnerait une étude de toute cette affaire. Je m'excuse, je viens de l'appeler le premier ministre. Aujourd'hui, il est premier ministre, mais il était alors chef de l'opposition.

Dès qu'une personne ayant une certaine autorité dit une chose pareille—et il est évident qu'à ce moment-là tous reconnaissent qu'il était extrêmement probable qu'il soit élu premier ministre—cela cause évidemment une certaine inquiétude, mais nous nous demandions surtout ce qu'il voulait dire par une «étude». Je l'ai déjà dit au comité et je le répète aujourd'hui, dans notre esprit, «étudier» ne voulait pas dire annuler. Nous ne nous doutions absolument pas que le marché serait annulé.

M. Jordan: Mais cette possibilité existait; dès qu'on décide d'étudier quelque chose, cette étude peut mener à l'annulation.

M. Vineberg: C'était possible.

M. Jordan: Au sujet de la juste compensation, je voudrais une précision. Il peut fort bien y avoir une très grande divergence de vues entre vous et d'autres personnes impliquées dans le dossier quant au montant qui constituerait une indemnité raisonnable.

Je me trompe peut-être, mais il me semble vous avoir entendu dire à un moment donné que, pour vous, une indemnité juste serait d'obtenir les avantages que vous auriez obtenu si le marché avait été, disons, respecté.

[Texte]

Did I understand you correctly? You want whatever results you would have gotten. . .

Mr. Vineberg: No, that's not correct.

Mr. Jordan: No? I misunderstood you.

Mr. Vineberg: Yes. I'm sorry.

Mr. Jordan: What is your idea of fair compensation?

Mr. Vineberg: Fair compensation is what the law permits and what every claimant is awarded when he goes to court. A judge determines what that is. Normally it's based on the measure of damages suffered.

A judge will consider many factors in evaluating that. He'll assess the revenues. He'll assess the risk. He'll assess the costs, and then he'll arrive at a number.

Mr. Jordan: Would he ever consider such a thing as factoring in the price of doing business? Sometimes you bid on a deal and you never get that.

Mr. Vineberg: Absolutely.

Mr. Jordan: We've all done that.

Mr. Vineberg: Those who bid on deals and never get it. We're not talking about that here, sir. We're talking about a signed contract.

Mr. Jordan: Yes. You're taking a little bit of interpretation out of what was the deal.

My basic concern, though, was that if I had been in your position, I would have been very nervous when I heard the Prime Minister—in waiting—he was obviously going to be the Prime Minister, and I don't think any Canadian in their right mind would have doubted that—suggest that this thing was under review. I think I would have made some phone calls and had some meetings. No doubt you did.

Mr. Vineberg: By then, we were focusing on finalizing the deal. Certainly we talked about it. We talked about what it means when the Prime Minister says he wants a deal reviewed.

Mr. Lavigne: What is the amount of the compensation you have on the table right now?

Mr. Vineberg: We have asked for compensation in the amount of approximately \$170 million.

Mr. Lavigne: You said \$170 million.

Mr. Vineberg: That's correct, sir.

Mr. Lavigne: Do you think it's fair? You always say you want reasonable compensation.

Mr. Vineberg: Yes, sir.

Mr. Lavigne: How did you come up with \$170 million?

[Traduction]

Ai-je bien compris? Vous voulez obtenir les résultats que vous auriez obtenu, peu importe lesquels. . .

M. Vineberg: Non, ce n'est pas cela.

• 1210

M. Jordan: Non? Je vous ai donc mal compris.

M. Vineberg: Oui, j'en suis désolé.

M. Jordan: Je vous pose donc la question: que serait pour vous une indemnité équitable?

M. Vineberg: Une indemnité équitable, c'est ce que la loi autorise et c'est ce que tout demandeur se voit accorder quand il s'adresse aux tribunaux. C'est au juge de déterminer le montant. Normalement, c'est fondé sur l'ampleur des préjudices subis.

Un juge tient compte de nombreux facteurs pour faire cette évaluation. Il évalue les revenus, le risque, les coûts, il tient compte de tout cela et il aboutit à un chiffre.

M. Jordan: Pourrait-il tenir compte de ce qu'il en coûte de faire des affaires? Il arrive parfois que l'on fasse une offre et que l'on n'obtienne pas le marché.

M. Vineberg: Absolument.

M. Jordan: Nous en avons tous fait l'expérience.

M. Vineberg: Vous évoquez la situation de quelqu'un qui ferait une offre et qui n'obtiendrait pas de marché. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit, monsieur. Nous avons un contrat signé.

M. Jordan: Oui. Vous interprétez quelque peu la nature du marché.

Ma préoccupation fondamentale, toutefois, c'est que si j'avais été à votre place, le fait d'entendre le futur premier ministre dire que cette affaire était à l'étude m'aurait rendu très nerveux, car je crois qu'aucun Canadien le moins raisonnable ne doutait qu'il ne devienne premier ministre. Il me semble que j'aurais donné quelques coups de téléphone et que j'aurais rencontré quelques personnes. Vous l'avez sans doute fait.

M. Vineberg: À ce moment-là, nous nous occupions de finaliser le marché. Assurément, nous en avons parlé. Nous avons discuté de ce que voulait dire le premier ministre quand il parlait d'étudier l'affaire.

M. Lavigne: Quel est le montant de l'indemnité que vous réclamez en ce moment même?

M. Vineberg: Nous avons demandé une compensation s'élevant à environ 170 millions de dollars.

M. Lavigne: Vous avez dit 170 millions.

M. Vineberg: C'est bien cela.

M. Lavigne: Croyez-vous que c'est équitable? Vous dites toujours que vous voulez une compensation équitable.

M. Vineberg: Oui, monsieur.

M. Lavigne: Comment en êtes-vous arrivé au chiffre de 170 millions?

[Text]

Mr. Vineberg: The accounting firm of Peat Marwick Thorne was asked to estimate the damages suffered by this partnership if these contracts were terminated. That is the number they suggested. They actually suggested two different numbers based on two different methods of evaluation: one was the \$172 million or so, and one was about \$194 million. We judged that a fairer basis would be the \$172 million, and that's the number we've asked the government to pay us.

Mr. Lavigne: What was the amount for the investment?

Mr. Vineberg: The investment required by the Crown was \$61 million in cash plus terminal 3, which has equity of roughly \$200 million.

A voice: A pretty good deal.

Mr. Lavigne: Yes, a very good deal.

The Chairman: Mr. Comuzzi has promised me a 30-second intervention. Then we'll go to Mr. Harris for one question. Then that's it.

Mr. Comuzzi: Just as a point of clarification of the number that our friend has given us, \$5.4 billion over 37 years, I'd like the committee to know that if you analyse what Pearson already makes with terminals 1 and 2, that is about the approximate amount that Pearson at its current state today would return to the Government of Canada.

Mr. Vineberg: May I comment on that, sir? Our numbers indicate that the return to the Government of Canada on Pearson terminals 1 and 2 over the same 37-year period would be almost \$2 billion less than \$5.4 billion, using the same models.

The Chairman: It's quite amazing, actually, how anybody can guess 37 years. After all, I'm sure the economic times of the recent past had even an influence on people who stayed or left the deal, because of the downturn in the economy, the lessening of traffic, etc.

Mr. Harris, did you want to have one question before we break up?

Mr. Harris: Yes, I do.

Mr. Vineberg, you're the legal adviser of Pearson Development Corporation.

Mr. Vineberg: That's correct, sir.

Mr. Harris: So you were involved in the negotiation of the contract and the signing of the deal.

Mr. Vineberg: That's correct, sir.

Mr. Harris: After the day on which the Prime Minister—in-waiting made the announcement that he was going to review, I'm sure one would have been fairly naive not to read into his statement that in fact he meant he would cancel the deal. I mean, all kidding aside—

Mr. Vineberg: Then I am fairly naive, sir.

[Translation]

M. Vineberg: Nous avons demandé au cabinet de comptables Peat Marwick Thorne d'évaluer le montant des dommages subis par ce partenariat advenant l'abrogation de ces contrats. C'est le chiffre qu'ils nous ont proposé. En fait, ils ont proposé deux chiffres différents fondés sur deux méthodes de calcul différentes. Le premier était de 172 millions environ, et l'autre d'à peu près 194 millions. Nous avons jugé que le montant de 172 millions était plus juste et c'est ce que nous avons demandé au gouvernement de nous payer.

M. Lavigne: À combien s'élevait l'investissement?

M. Vineberg: L'investissement exigé par l'État était de 61 millions de dollars comptant, plus l'aérogare 3, dont la valeur propre est d'environ 200 millions de dollars.

Une voix: C'est une assez bonne affaire.

M. Lavigne: Oui, une très bonne affaire.

Le président: Monsieur Comuzzi m'a promis une intervention de 30 secondes. Ensuite, je donnerai la parole à M. Harris pour une question. Ensuite, ce sera tout.

M. Comuzzi: Je voudrais seulement apporter une précision au sujet du chiffre que notre ami vient de nous donner, nommément 5,4 milliards de dollars sur 37 ans. Je tiens à ce que le comité sache que si on analyse les recettes que Pearson réalise déjà avec les aérogares 1 et 2, cela représente à peu près le montant que Pearson, dans son état actuel, remettrait au gouvernement du Canada.

M. Vineberg: Pourrais-je dire un mot à ce sujet, monsieur? D'après nos chiffres, le rendement pour le gouvernement du Canada des aérogares 1 et 2 de Pearson sur cette même période de 37 ans serait de près de 2 milliards de dollars de moins que les 5,4 milliards, en utilisant les mêmes modèles.

Le président: C'est vraiment extraordinaire de constater à quel point n'importe qui peut faire n'importe quelle prédiction sur 37 ans. Après tout, je suis sûr que la crise économique récente a elle-même influencé la décision des gens qui sont restés ou qui ont quitté l'affaire, à cause du marasme de l'économie, de la baisse du trafic, etc.

Monsieur Harris, voulez-vous poser une question avant de lever la séance?

M. Harris: Oui, j'aimerais bien.

Monsieur Vineberg, vous êtes le conseiller juridique de la Pearson Development Corporation.

M. Vineberg: En effet, monsieur.

M. Harris: Vous avez donc participé aux négociations de l'affaire et à la signature du contrat.

M. Vineberg: C'est exact, monsieur.

M. Harris: Le lendemain du jour où le futur premier ministre a annoncé qu'il allait étudier l'affaire, je suis sûr qu'il aurait fallu être assez naïf pour ne pas comprendre qu'il voulait dire en fait l'annulation du marché. Enfin, je veux dire, blague à part. . .

M. Vineberg: Dans ce cas, je suis plutôt naïf, monsieur.

[Texte]

Mr. Harris: All right. I'm sure people at Pearson Development Corporation got together and asked what they would do if he cancelled the deal. They would have sought your legal advice. Was the question asked of you for a legal opinion, and did you advise the Pearson Development Corporation people to proceed with the deal anyway and sign the contract?

[Traduction]

M. Harris: Très bien. Je suis sûr que les gens de Pearson Development Corporation se sont réunis et se sont demandés ce qu'ils feraient si le marché était annulé. Ils ont sans doute demandé votre avis à titre de conseiller juridique. Vous a-t-on demandé votre opinion à titre de juriste et avez-vous conseillé vos responsables de la Pearson Development Corporation de foncer quand même et de signer le contrat?

• 1215

Mr. Vineberg: The question was never asked. Therefore, the advice never had to be given. No one asked what would happen if the deal was cancelled. I tell you in candour, there was no expectation that this deal would be cancelled, sir.

M. Vineberg: La question n'a jamais été posée. Par conséquent, il n'a jamais été nécessaire d'y répondre. Personne n'a jamais demandé ce qui se passerait si le marché était annulé. Je vous le dis en toute franchise, monsieur, personne ne s'attendait à ce que ce marché soit annulé.

The Chairman: On that note, I thank the witness for his attendance.

Le président: Là-dessus, je remercie le témoin de sa comparution.

We will now go in camera.

La séance se poursuit maintenant à huis clos.

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**8801320
OTTAWA**

If undelivered, return **COVER ONLY** to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

As individual:

Raymond Hession, President and Chief Executive Officer, Hession,
Neville and Associates.

From Pearson Development Corporation:

Robert Vineberg, Legal Counsel.

TÉMOINS

À titre individuel:

Raymond Hession, président et directeur général, Hession, Neville
and Associates.

De «Pearson Development Corporation»:

Robert Vineberg, conseiller juridique.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, May 31, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mardi 31 mai 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport

CONCERNANT:

Projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 31, 1994
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier and Anna Terrana.

Acting Member present: Gary Breitreuz for Dick Harris.

Other Member present: Carolyn Parrish.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. From the Office of the Legislative Counsel: Michael Clegg, Legislative Counsel.

Witnesses: From Air Canada: R.A. Morrison, Vice-President, Corporate Communications, Government and Industry Relations; Dominic Fiore, Senior Director, Corporate Real Estate (retired). From Matthews Paxport Trust: Gordon Baker, Trustee; Donald Matthews, Chairman, Matthews Group Limited.

The Committee resumed consideration of Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport (see *Minutes of Proceedings and Evidence*, dated May 26, 1994, Issue No. 7).

On Clause 1.

The witnesses made statements and answered questions.

At 1:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 31 MAI 1994
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 31, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (président).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Gary Breitreuz pour Dick Harris.

Autre député présent: Carolyn Parrish.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant. Du Bureau des conseillers législatifs: Michael Clegg, conseiller législatif.

Témoins: D'Air Canada: R.A. Morrison, vice-président, Communications de l'entreprise, Relations gouvernementales et de l'Industrie; Dominic Fiore, directeur principal, Biens immobiliers (retraité). De Matthews Paxport Trust: Gordon Baker, mandataire; Donald Matthews, président, Matthews Group Limited.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson (voir les *Procès-verbaux et témoignages* du 26 mai 1994, fascicule n° 7).

Article 1.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 13 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 31, 1994

• 0937

The Chairman: Good morning, colleagues. We are continuing our examination of Bill C-22, an Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport.

Our witnesses this morning are from Air Canada. Mr. Sandy Morrison, who's no stranger to this committee, is vice-president, corporate communications, government and industry relations. Mr. Morrison, please introduce the gentlemen seated with you.

Mr. R.A. Morrison (Vice-president, Corporate Communications, Government and Industry Relations, Air Canada): Thank you very much, Mr. Chairman, for inviting us to provide Air Canada's perspective on the development of Pearson International Airport.

I'm accompanied today by Mr. Dominic Fiore, Air Canada's former senior director of corporate real estate, who retired in 1993 after more than 36 years with the company but was the senior executive of the corporation who dealt in detail with the Pearson issue. Cameron Desbois is vice-president and general counsel of Air Canada. We have a brief opening statement, and copies have been circulated to the members.

Pearson is Air Canada's world hub and the single most important airport to Air Canada's operations. Together with Air Ontario, our connector carrier in the area, about 40% of our flights begin, terminate or operate through Pearson. This translates into roughly 450 flights a day and 5 million passengers each year. Almost 6,000 Toronto area residents work as Air Canada employees to support the Pearson operations.

In conjunction with other Canadian airports, the efficiency and cost-effectiveness of Pearson will play a critical role in our ability to build a continental hub in eastern North America.

Our competitors and Pearson's competitors in this regard are well-known—airports like Pittsburgh, Newark and Chicago. Because of the airport's importance to us, it is critical that Pearson's terminals and its air-side facilities are functional, adequate and efficient. That's why Air Canada has also been working hard to make the case for timely runway expansion at Pearson.

That's also why, after protracted and difficult negotiations, Air Canada supported and signed a lease agreement with Pearson Development Corporation to redevelop Terminals 1 and 2.

• 0940

Today Air Canada still requires terminal redevelopment. We would hope to be able to move quickly to establish a foundation for the timely development of our Pearson facilities. Our objective is to ensure that Air Canada can remain competitive and continue to expand operations at Canada's largest airport.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 31 mai 1994

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Nous poursuivons notre étude du projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson.

Nos témoins ce matin représentent Air Canada. M. Sandy Morrison, que nous connaissons fort bien, est vice-président, Communications de l'entreprise et Relations gouvernementales et de l'industrie. Monsieur Morrison, voudriez-vous présenter vos collaborateurs?

M. R.A. Morrison (vice-président, Communications de l'entreprise, Relations gouvernementales et de l'industrie, Air Canada): Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir invités à vous faire part du point de vue d'Air Canada sur l'aménagement de l'aéroport international Lester B. Pearson.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Dominic Fiore, anciennement premier directeur, Biens immobiliers d'Air Canada, qui a pris sa retraite en 1993 après plus de 36 ans au service de cette société. C'est lui qui avait la charge du dossier Pearson. Cameron Desbois est vice-président et conseiller juridique principal d'Air Canada. Nous avons une petite déclaration préliminaire dont des exemplaires vous ont été distribués.

Pearson constitue la plaque tournante d'Air Canada et l'aéroport le plus important pour l'exploitation de notre société. Environ 40 p. 100 de nos vols, en incluant ceux de notre transporteur liaison régionale, Air Ontario, ont leur tête ou leur bout de ligne ou encore font correspondance à Pearson. En gros, Air Canada assure à Pearson 450 vols par jour et y traite 5 millions de passagers par an. Elle emploie près de 6 000 résidents de la région torontoise au soutien de son exploitation.

De concert avec les autres aéroports canadiens, Pearson joue, par son efficacité et sa rentabilité, un rôle critique dans notre aptitude à maintenir une plaque tournante continentale dans l'Est de l'Amérique du Nord.

Nos concurrents—qui sont également les concurrents de Pearson—sont bien connus: Pittsburgh, Newark et Chicago. Étant donné l'importance de l'aéroport pour nous, il est crucial que les aéroports de Pearson, tout comme ses installations côté pistes, soient fonctionnelles, efficaces et adaptées à nos besoins. C'est pourquoi Air Canada s'est toujours appliquée à défendre le dossier d'une expansion des pistes en temps opportun.

C'est également pourquoi, après de longues et difficiles négociations, Air Canada a appuyé et signé un bail avec la Pearson Development Corporation (Société d'aménagement de l'aéroport Pearson) en vue de moderniser les aéroports 1 et 2.

Aujourd'hui encore, Air Canada a besoin d'une aérogare rénovée. Nous espérons progresser rapidement afin de poser les assises de l'aménagement en temps voulu de nos installations à Pearson. Notre objectif est de faire en sorte qu'Air Canada demeure concurrentielle et poursuive l'expansion de son exploitation au plus grand aéroport du Canada.

[Texte]

To address our involvement in the Pearson privatization project, I believe it would be most useful if Dominic Fiore were to outline the evolution of Air Canada's position. As our senior-most person directly responsible for facilities, Mr. Fiore was the person who negotiated the agreement we finally reached with Pearson Development Corporation.

Mr. Dominic Fiore (Senior Director (retired), Corporate Real Estate, Air Canada): Mr. Chairman,

madames et messsieurs, bonjour.

Air Canada has been at Terminal 2 since 1972, when as a crown corporation we were asked to leave the more popular Terminal 1 and set up operations in a untested and somewhat underdeveloped building that I recall, anyway, was unenthusiastically looked upon by the travelling public.

Over the years Air Canada invested approximately \$125 million in tenant improvements—more, I believe, than all other carriers have collectively invested in all three terminals. The most recent investment of \$65 million played a large part in the PDC file.

In the late 1980s, as our facilities became too tight and uncompetitive, Air Canada developed a two-phase airport plan that provided for the early refurbishment of the domestic wing, with the U.S. and international wings to be part of a phase two development in the mid-1990s.

When it became evident that Transport Canada was no longer in the position to provide the hundreds of millions in new capital for the necessary renovations, Air Canada came forward with a partnership proposal in which we would fund three-quarters of the improvements, or approximately three-quarters, even though we were not owners of the facility and we had approximately eight years left on our current lease.

In exchange for absorbing the lion's share of investments in the rented facility, Air Canada and Transport Canada agreed to terms and conditions for a long-term lease, which we call the guiding principles to negotiating a long-term lease.

Work began in late 1989 to upgrade the domestic arrivals area of Terminal 2. No agreement was reached, however between Air Canada and Transport Canada on how or when phase two of our refurbishing could be funded.

During that period Air Canada received unsolicited bids from a number of developers interested in underwriting the next phase of our upgrade, which would cost an additional \$250 million. At the time, Air Canada did prefer the Paxport proposal on the basis of both cost and efficiency. With Transport Canada unwilling to fund further improvements, Air Canada and Paxport agreed to recommend to Transport Canada a development plan for phase two of Terminal 2.

Of course, 1990 was the year the recession hit the airline business like a tidal wave. At Air Canada we began the process of pulling in the shutters. We dropped marginal routes, sold aircraft, deferred all capital expenditures, and began laying off

[Traduction]

Pour traiter de la participation d'Air Canada au projet de privatisation de Pearson, je crois qu'il serait éminemment utile que Dominic Fiore mette en relief l'évolution de la position d'Air Canada. En sa qualité de cadre le plus haut dans la hiérarchie à assumer la responsabilité directe de toutes les installations, M. Fiore fut chargé de négocier cette entente finalement conclue avec Pearson Development Corporation.

M. Dominic Fiore (premier directeur (retraité), Biens immobiliers, Air Canada): Monsieur le président,

ladies and gentlemen, good morning.

Air Canada occupait l'aérogare 2 depuis 1972 quand, en sa qualité de société d'État, elle fut priée de quitter l'aérogare 1, plus prisée, pour établir son exploitation dans un édifice quelque peu sous-aménagé et n'ayant pas encore fait ses preuves et qui, dans mon souvenir tout du moins, ne soulevait pas l'enthousiasme du public voyageur.

Au fil des ans, Air Canada a investi environ 125 millions de dollars en améliorations locatives, ce qui dépasse tout ce que les autres transporteurs ont investi collectivement dans les trois aérogares, je crois. L'investissement le plus récent, qui s'élève à 65 millions de dollars, joue d'ailleurs un rôle dans le dossier PDC.

À la fin des années quatre-vingt, tandis que ses installations devenaient trop exiguës et non concurrentielles, Air Canada développait un plan aéroportuaire en deux phases prévoyant d'abord la modernisation de l'aile des vols intérieurs, l'aile des vols transfrontières et internationaux devant faire partie d'une deuxième phase de développement prévue pour le milieu des années quatre-vingt-dix.

Quand il est devenu évident que Transports Canada ne serait plus en mesure de fournir les centaines de millions de dollars en nouveaux capitaux nécessaires aux renovations, Air Canada a proposé un partenariat au sein duquel elle financerait les trois quarts des améliorations, bien que n'étant pas propriétaire des installations et que son bail n'ait plus qu'environ huit ans à courir.

En contrepartie du fait qu'elle absorbait la part du lion des investissements dans des installations louées, Air Canada s'est entendue avec Transports Canada sur les conditions générales d'une location à long terme.

Vers la fin de 1989, les travaux de rénovation des arrivées intérieures ont commencé à l'aérogare 2. Air Canada et Transports Canada ne se sont toutefois pas entendus sur le moment ni sur le mode de financement de la phase 2 des travaux de modernisation.

Durant cette période, Air Canada a reçu des soumissions non sollicitées de promoteurs intéressés à soutenir financièrement la phase suivante de rénovation, dont le coût est de l'ordre de 250 millions de dollars. À ce moment, Air Canada accordait sa préférence à la proposition de Paxport, tant pour ce qui est du coût que de l'efficacité. Transports Canada n'étant plus disposé à financer d'autres améliorations, Air Canada et Paxport se sont entendues pour recommander à Transports Canada un plan d'aménagement de la phase 2 de l'aérogare 2.

Comme chacun le sait, c'est en 1990 que la récession a frappé l'aviation commerciale comme un raz de marée. Air Canada a donc commencé à fermer les volets. Nous avons abandonné les lignes à faible rendement, vendu des avions,

[Text]

thousands of employees. Phase two of the terminal refurbishment was also downscaled from \$250 million to \$160 million and postponed until an improvement was apparent in Air Canada's finances.

While Air Canada was still in the process of downsizing, the government announced their intention to issue a request for proposals to redevelop Terminals 1 and 2. They also requested our input on further improvements to Terminal 2 in order for them to provide specifications to the interested bidders, or proponents.

While we provided our phase two plans, we nevertheless asked that the government postpone any RFPs in light of our difficult financial situation and our inability to absorb higher terminal operating costs.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Excuse me, what does RFP stand for?

Mr. Fiore: That's the request for proposal.

Mr. Comuzzi: Thank you. How simple if you know.

Mr. Fiore: Mr. Chair, I'm sorry. The RFP is a request for proposal.

When it became evident the government intended to issue RFPs, the requests for proposal, Air Canada terminated our association with Paxport, allowing us to develop a relationship with the successful bidder, whoever it would be. During the request for proposal period, Air Canada was approached by all the bidders to provide more information on our requirements and priorities. We provided this information on an arm's length basis.

• 0945

After the request for proposal period ended and Paxport had been chosen, Air Canada was invited to attend a presentation to hear the contents of the winning bid. The inclusion of Terminal 1 in the project had in fact raised the capital costs of the total project to a point where Air Canada's future operating costs would be non-competitive. Moreover, the proposal failed to reflect the guiding principles established with Transport Canada for Air Canada's long-term lease on Terminal 2. Air Canada, as the largest tenant, recommended discussions with Paxport. While we still needed to plan for our transborder and international refurbishments, we made it very clear to Paxport we could not support their proposal as it stood.

I spent many weeks negotiating with PDC, Pearson Development Corporation, and in discussion with Transport to ensure the current lease applied until its expiry. When we reached the point where our current and future lease arrangements were being honoured and PDC's expenditures were in line with our needs, I recommended the package to Air Canada's management team and board of directors. Despite costs rising substantially after our current lease expired, Air Canada needed, and I believe still needs, to make the improvements in order to develop its network and its operations. Our costs would not be out of line with airlines operating out of Terminal 3 or at competing U.S. hub airports.

[Translation]

reporté des dépenses en capital et entamé le licenciement de milliers d'employés. Les travaux de rénovation de la phase 2 ont également été ramenés de 250 à 160 millions de dollars et reportés jusqu'à ce que les finances d'Air Canada prennent visiblement du mieux.

Tandis qu'Air Canada était toujours en pleine décroissance, le gouvernement a annoncé son intention d'émettre une demande de propositions pour un nouvel aménagement des aéroports 1 et 2. Le gouvernement a également sollicité notre avis sur les améliorations à apporter à l'aéroport 2 en vue de la rédaction du cahier des charges pour les soumissionnaires intéressés.

Bien que nous ayons fourni nos plans pour la phase 2, nous avons cependant demandé au gouvernement de surseoir à toute demande de propositions, étant donné notre situation financière difficile et notre incapacité d'absorber des frais d'exploitation d'aéroport plus élevés.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Je m'excuse, mais que veut dire RFP en anglais?

M. Fiore: *Request for proposal* (demande de propositions).

M. Comuzzi: Je vous remercie. C'est si simple quand on sait.

M. Fiore: Monsieur le président, je m'excuse. En anglais RFP veut dire *Request for proposal* (demande de propositions).

Quand il est devenu évident que le gouvernement donnerait suite à son intention d'émettre une demande de propositions, Air Canada a mis fin à son association avec Paxport pour se donner les coudées franches nécessaires à l'établissement de rapports avec l'adjudicataire, quel qu'il soit. Durant la période de demande de propositions, Air Canada a reçu de tous les soumissionnaires des demandes de renseignements supplémentaires sur ses besoins et priorités. Nous avons fourni ces renseignements sans lien de dépendance.

Après la clôture de la demande de propositions et l'adjudication à Paxport, Air Canada fut invitée à assister à un exposé sur le contenu de la soumission retenue. L'inclusion de l'aéroport 1 dans le projet avait en fait haussé le coût en capital de l'ensemble du projet au point que les frais d'exploitation futurs d'Air Canada en seraient devenus non concurrentiels. En outre, la proposition ne tenait pas compte des principes directeurs établis avec Transports Canada au sujet du bail à long terme d'Air Canada à l'aéroport 2. En sa qualité de principal locataire, Air Canada a recommandé des pourparlers avec Paxport. Même s'il nous fallait toujours planifier la modernisation de l'aile des vols transfrontières et internationaux, nous avons clairement expliqué à Paxport que nous ne pouvions accorder notre appui au projet dans sa forme d'alors.

J'ai consacré de nombreuses semaines à négocier avec PDC, Pearson Development Corporation, et à discuter avec Transports Canada pour veiller à ce que le bail actuel s'applique jusqu'à l'échéance. Quand nous en sommes arrivés au point où les dispositions actuelles et futures du bail étaient respectées et où les charges de PDC correspondaient à nos besoins, j'en ai recommandé l'adoption à la direction d'Air Canada. Bien que les rénovations haussent considérablement les coûts à l'expiration du bail actuel, Air Canada considère toujours ces améliorations comme essentielles à l'expansion de son réseau et de son exploitation. Les coûts seraient comparables à ceux des transporteurs exploitant des vols au départ de l'aéroport 3 ou de plaques tournantes américaines faisant concurrence à Pearson.

[Texte]

In the final analysis, after a great deal of difficult negotiations, we supported the proposal. It was the next-best alternative to Air Canada actually being an equity partner. It allowed us to make very necessary improvements at a fair cost.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Desbois and Mr. Morrison, for your submission to us this morning. We'll begin our first round of questioning.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur Fiore, j'ai cru comprendre d'après l'introduction de M. Morrison, que vous avez participé directement aux négociations. Qui d'autre d'Air Canada vous accompagnait sur ce dossier?

M. Fiore: Monsieur le président, je vais essayer de vous répondre en français du mieux que je peux. Mon français n'est pas aussi bon qu'il l'était, mais je vais essayer quand même.

M. Guimond: Non, non, vous savez que le Canada est un pays officiellement bilingue de Vancouver à St-Jean de Terre-Neuve.

M. Fiore: Je vais essayer de pratiquer mon français.

M. Guimond: Ah bien, si vous voulez.

M. Fiore: C'était plutôt moi-même en général, mais de temps en temps j'avais mon assistant, M. David Robinson avec moi.

M. Guimond: D'accord. Qui a pris l'initiative des négociations? Est-ce que c'est Air Canada qui a pris les devants pour approcher le gouvernement ou est-ce plutôt le consortium qui s'est manifesté auprès de vous?

M. Fiore: Monsieur le président, si je me souviens bien, ce sont eux qui sont venus nous voir et, comme je l'ai dit dans mon document, on leur a fait comprendre qu'on n'avait pas les moyens et que cela coûtait trop cher. Il sont alors revenus plus tard avec une autre proposition.

M. Guimond: Avez-vous embauché des lobbyistes pour vous épauler dans vos démarches?

M. Fiore: Non, monsieur le président. Nous ne l'avons pas fait et je pense qu'à Air Canada, personne ne l'a fait non plus.

M. Guimond: Est-ce que M. Morrison peut nous indiquer si des lobbyistes ont assisté Air Canada dans ses négociations?

Mr. Morrison: Not on this file. We had a retainer relationship with William H. Neville & Associates, but he did not advise or participate on this file because it was a real estate negotiation. We had Mr. Fiore, who was well experienced, who had done a number of these around the world, not only in Canada but in the U.S., Europe and overseas. We didn't feel we needed outside advisers on this negotiation.

M. Guimond: On parle d'un contrat considérable. Est-ce exact?

M. Fiore: Monsieur le président, je n'ai pas très bien compris.

[Traduction]

Après des négociations très difficiles, nous avons en fin de compte accordé notre appui au projet. Pour Air Canada, il s'agissait de la meilleure solution, si l'on exclut la participation au capital, une solution qui lui permettait d'apporter des améliorations indispensables à juste prix.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Desbois et Morrison, pour ces précisions. Nous passons au premier tour de questions.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. Fiore, if I understood Mr. Morrison's presentation correctly, you were a direct participant in those negotiations. Who else was with you for Air Canada in this case?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I will try to answer in French as best I can. My French isn't as good as it was, but I'll try anyway.

Mr. Guimond: No, no, you know that Canada is an officially bilingual country from Vancouver to St. John's, Newfoundland.

Mr. Fiore: I'll try to practice my French.

Mr. Guimond: Fine, if you want to.

Mr. Fiore: It was mainly myself, in general, but from time to time I had my assistant, Mr. David Robinson, with me.

Mr. Guimond: Fine. Who took the initiative of these negotiations? Did Air Canada decide to approach the government or did the consortium go to you?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, if memory serves, they came to see us, and as I said in my document we led them to understand that we didn't have the financial wherewithal and that it was too expensive. So they came back later with another proposal.

Mr. Guimond: Did you hire any lobbyists to help you out in your work?

Mr. Fiore: No, Mr. Chairman. We did not and I don't think anyone at Air Canada did either.

Mr. Guimond: Could Mr. Morrison tell us if any lobbyists helped Air Canada in its negotiations?

M. Morrison: Pas pour ce dossier. Nous avons déposé des avances auprès de William Neville and associates, mais il n'est intervenu à aucun titre dans ce dossier, puisqu'il s'agissait d'une négociation immobilière. Nous avions M. Fiore, d'une grande expérience, qui avait participé à beaucoup de ces négociations un peu partout dans le monde, pas seulement au Canada, mais aux États-Unis, en Europe et outre-mer. Nous ne pensions pas avoir besoin d'experts-conseils de l'extérieur pour cette négociation.

Mr. Guimond: Considerable amounts of money are involved in this contract. Isn't that right?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I don't think I quite understood.

• 0950

M. Guimond: Quel genre de contrat était-ce? M. Morrison a dit qu'il avait retenu les services de M. Neville, sur une base ponctuelle.

Mr. Guimond: What kind of contract was it? Mr. Morrison told us he retained Mr. Neville's services on an ad hoc basis.

[Text]

Mr. Morrison: Sorry. Our arrangement with Mr. Neville was in general advice, and it was for \$120,000 a year. That had been in place for some four years for general advice, monitoring, and guidance.

M. Guimond: Quand se termine le bail d'Air Canada dans les locaux de Pearson où vous opérez actuellement?

M. Fiore: Monsieur le président, le 1^{er} mai 1997.

M. Guimond: Combien payez-vous actuellement sur la base d'un passager?

M. Fiore: Si j'ai bonne mémoire, je crois qu'on paye à peu près deux ou trois dollars par passager, qui entre ou qui sort. Au total, ça fait à peu près quatre à cinq dollars, peut-être même six.

M. Guimond: Si on se base sur le projet d'entente que Pearson Development vous a suggéré, quel va en être le coût?

M. Fiore: Monsieur le président, en 1998, au moment où le nouveau bail va commencer, nos coûts vont doubler puisque nous allons payer 4,50 \$ ou 5,00 \$ par passager qui entre ou qui sort, ce qui fera à peu près 10,00 \$ au total.

M. Guimond: Le *Toronto Star* du 14 octobre 1993 et l'*Ottawa Citizen* du 25 octobre 1993, soulignaient que le gouvernement, à l'époque, vous aurait consenti un rabais de 15 p. 100 sur vos frais de location à l'aérogare numéro 2. Est-ce exact?

M. Fiore: Monsieur le président, dans la négociation, nous n'avons pas accepté la proposition du gouvernement qui voulait faire payer à toutes les lignes aériennes un montant total de 30 millions de dollars par année pour la location du sol, le *ground rent* en anglais. Toutes les lignes aériennes des terminaux 1 et 2 étaient responsables pour 64 p. 100 de ce total. Nous n'avons pas voulu accepter cela car c'était beaucoup trop cher pour nous, et dans nos négociations avec Transport Canada, nous avons obtenu un rabais de 15 p. 100, non seulement pour Air Canada mais aussi pour les lignes aériennes des deux terminaux.

M. Guimond: Entre autres pour Air Canada vous confirmez que ce que je viens de mentionner est exact. Le rabais de 15 p. 100? Oui. Est-ce qu'il serait possible, ou plausible de penser que ce rabais vous a été consenti en vue d'obtenir votre soutien à l'opération de privatisation de l'aéroport Pearson, étant donné que vous êtes un locataire prestigieux et important? Est-ce qu'il peut y avoir une relation? Est-ce que ce que je dis là est plausible?

M. Fiore: Monsieur le président, je ne sais que répondre, car je ne sais pas ce qu'ils avaient derrière la tête. En tout cas, on a essayé de négocier un bon contrat d'affaires, un bon *business deal* comme on dit en anglais.

M. Guimond: Qu'advierait-il de l'entente que vous avez négociée si la privatisation ne se faisait pas? Supposons que la privatisation soit annulée. Il semble y avoir une volonté dans ce sens. Il y a même un projet de loi, et il y a de grandes chances pour qu'elle soit annulée. Alors que va-t-il arriver à l'entente? Est-ce qu'on va maintenir le statu quo jusqu'au 1^{er} mai 1997? Et ensuite?

[Translation]

M. Morrison: Pardon. Nous retenons les services de M. Neville à titre de conseiller général pour une somme de 120 000\$ par année. Le contrat était en vigueur depuis quelque quatre années, et les sommes étaient versées pour des services d'ordre général, pour certaines activités de contrôle et ses bons conseils.

Mr. Guimond: When does Air Canada's lease run out on the site you are presently occupying at Pearson International?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, on May 1, 1997.

Mr. Guimond: How much are you presently paying on a per passenger basis?

Mr. Fiore: If memory serves, I believe that it's about \$2 or \$3 per passenger landing or leaving. In total, about \$4 to \$5, or maybe even \$6.

Mr. Guimond: If we go by the proposal for agreement that Pearson Development suggested, what would the cost be?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, in 1998, when the new lease kicks in, our costs will double and we'll be going from \$4.50 or \$5 per passenger landing or leaving, which means about \$10 total.

Mr. Guimond: According to the *Toronto Star* of October 14, 1993 and the *Ottawa Citizen* of October 25, 1993, the government of the day supposedly granted you a 15% rebate on your rental fees for terminal 2. Is that so?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, during negotiations, we did not accept the proposal coming from the government, who wanted to have all airlines pay a total of \$30 million a year for ground rent. All the airlines at terminals 1 and 2 were responsible for 64% of that total. We did not want to accept that because it was much too expensive for us, and during our negotiations with Transport Canada, we got a 15% rebate not just for Air Canada, but also for all airlines at both terminals.

Mr. Guimond: Well, you've just confirmed that what I mentioned is correct for Air Canada, amongst others. It was a 15% rebate? Yes. Would it be possible or plausible to think that this rebate was granted to you with a view to getting your support for the Pearson Airport privatization operation, as you are a prestigious and important tenant? Could there be anything to that? Is what I'm saying plausible?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I don't know what to answer because I don't know what they had in mind. In any case, we tried to negotiate what we call a good business deal, in English.

Mr. Guimond: What was to happen to the agreement you negotiated if privatization didn't occur? Let's say that privatization were cancelled. There seems to have been some will for that. There's even a bill, and cancellation does seem to be in the air. So what will happen to that agreement? Is status quo going to be maintained till May 1, 1997? What happens after that?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Morrison: Our expectation is that we have a lease to go through to 1997 and we'll operate on that, and that in the interim the government will determine the basis on which Pearson is to be operated on an ongoing basis, and as the largest airline at the airport, we will negotiate an ongoing relationship, be it an LAA, be it a crown corporation, or be it with Transport Canada.

Our principal concern is that those decisions should be made quickly, however, because we are facing a situation where Pearson overall will become non-competitive and congested and, if it becomes inefficient, will lose an opportunity to gain the substantial economic benefits that are possible from a major airport operation.

M. Morrison: Nous nous attendons à ce que le bail soit respecté jusqu'en 1997, et nous agissons en fonction de cela; entre-temps, le gouvernement décidera du mode de fonctionnement quotidien de Pearson, et, en notre qualité de ligne aérienne la plus importante à cet aéroport, nous négocierons une entente avec soit une administration locale, soit une société de la Couronne, soit Transports Canada.

Notre préoccupation principale, c'est que ces décisions se prennent le plus rapidement possible, cependant, puisque nous faisons face à une situation où l'aéroport Pearson dans son ensemble ne sera plus concurrentiel, deviendra congestionné et, si l'inefficacité s'installe, perdra l'occasion de récolter les fruits économiques importants que peut rapporter une installation aéroportuaire de taille.

● 0955

In the case of PDC, the government of the day said this is the basis on which Pearson is going to be operated. They were to duly constitute a government. They said that they were entering into these agreements.

We as a business corporation said fine, we will make those agreements. We negotiated vigorously and arrived at a commercially acceptable deal. If the government of the day has made a new determination, then we would merely like to know what the operating basis is going to be, because unfortunately things don't stand still and we have to make decisions.

So we're prepared to work within whatever framework is deemed to be appropriate.

M. Guimond: Quelle va être la conséquence du rabais de 15 p. 100?

Mr. Morrison: Again, the 15% was an issue that was negotiated post-1997. That would be part of the negotiations because the existing lease carries on, as it did under PDC. There was no change in the terms before the expiry of that lease.

Mr. Comuzzi: What is this 15% rebate we've been hearing about?

Would you mind, Mr. Guimond, if, for clarification, we get some discussion on that point?

Mr. Morrison: Transport Canada, in obtaining the bid from Paxport originally, which was the winning bidder—it was inherited by the Pearson Development Corporation, the successor company—had been assured of a certain revenue flow from the new developer. That revenue flow was substantially in excess of what Transport Canada is now charging the airlines.

What the airlines said is that kind of quantum increase could not be digested by the airlines. So it was a 15% reduction, not from what it is today but from what the developers had promised to flow to government. So you can't really compare it with what the airlines are paying today. It was a number that had been proposed the developers would pay to the government for the right to develop Pearson.

Dominic, do you want to elaborate?

Le gouvernement de l'époque a dicté à la société d'aménagement de l'aéroport Pearson les paramètres d'exploitation de l'aéroport. Ce gouvernement était légitime et pouvait parfaitement conclure ce genre d'accord.

Nous sommes une société commerciale et nous avons accepté de conclure ces ententes. Nous avons négocié d'arrache-pied pour obtenir un marché qui nous convienne. Le nouveau gouvernement en a décidé autrement, et nous voudrions quant à nous savoir quelle est la nouvelle donne, car malheureusement les choses ne sont pas statiques, et il nous faut prendre des décisions.

Nous sommes prêts à accepter le cadre que l'on jugera opportun.

Mr. Guimond: What will be the consequences of that 15% rebate?

M. Morrison: Le rabais de 15 p. 100 s'appliquera après 1997. Le bail actuel vaut toujours, comme c'était le cas avec la société d'aménagement de l'aéroport Pearson. Rien n'a été modifié dans l'échéance de ce bail.

M. Comuzzi: Vous parlez d'un rabais de 15 p. 100. De quoi s'agit-il?

Monsieur Guimond, pour éclaircir la discussion, permettez-vous que nous nous attardions un peu sur ce point?

M. Morrison: Transports Canada avait retenu l'offre de Paxport au départ. La société d'aménagement de l'aéroport Pearson en a hérité. Par cette offre, le nouveau promoteur garantissait à Transports Canada un certain niveau de recettes. Cette somme est de beaucoup supérieure à ce que Transports Canada perçoit actuellement auprès des compagnies aériennes.

Les compagnies aériennes ont déclaré qu'elles ne pourraient pas assumer une augmentation aussi gigantesque. Ainsi, on a négocié une réduction de 15 p. 100, calculée non pas sur les loyers perçus actuellement, mais sur ce que les promoteurs avaient promis au gouvernement. On ne peut donc pas comparer cela à ce que les sociétés aériennes versent aujourd'hui. Ce pourcentage s'applique à la somme que les promoteurs promettaient de verser au gouvernement pour obtenir le droit d'aménager l'aéroport Pearson.

Dominic, avez-vous quelque chose à ajouter?

[Text]

Mr. Fiore: Mr. Chairman, this was related to the ground rent that was in the proposal. As I mentioned before in French, for the first year it was \$30 million and it kept escalating. It was a percentage lease, really. Part of that lease between Paxport and the government was a percentage lease. Therefore I said in my negotiations with Transport that we couldn't live with that \$30 million, that it was too big and we needed to have that reduced.

All they did was consent to reduce. We were looking, to be honest with you, for a bigger reduction. All they could live with was 15%. I was actually looking at a 50% reduction during my negotiations. We finally agreed on 15%. That was reducing that \$30 million. Each year the proportionate share the airlines were responsible for was 64% of that \$30 million and so on. We would have had a reduction of 15% of that 64%.

Mr. Guimond: I have a one last question.

Dans vos calculs de rentabilité, Air Canada a-t-il pris en considération la possibilité que les tarifs passent de 2\$ à 7\$ par passager comme, peut-être, la rumeur, la *grapevine* ou plusieurs journaux en faisaient état? Est-ce que vous avez tenu compte de cette possibilité? Est-ce que je vous apprends cette nouvelle?

Mr. Fiore: Non, je vais essayer de vous répondre. Monsieur le président, on a certainement pris en compte ces faits. Mais, en même temps, nous voulions obtenir des améliorations dont on a besoin dans nos installations. Alors il y a deux manières de le faire, soit que nous mettions le capital ou quelqu'un d'autre. Alors, cette fois-ci, c'était une occasion, pour eux, de recouvrer leur capital. C'était raisonnable et à mon avis, c'était sûrement le meilleur *deal* pour notre corporation. Je dirais que le but a été atteint.

Mr. Morrison: The fact was that they were putting in an initial \$100 million and then, beyond, an additional \$250 million. We understood that in order to get the benefit from that kind of capital investment we would have to be expected to pay more for the advantages of the new facility, and it was merely negotiating what the reasonable rate of return on that was and our ability to pay.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): You made a couple of comments, among them "if the government of the day decides to cancel this". I would suggest that has been done.

Where do you see this thing going now from your point of view? How do you think an operation could now be set up that would be better than what was proposed, keeping in mind we're looking for maximum revenue and still trying to keep the unsubsidized charges to you competitive? What would work at this point?

You mentioned the idea of being involved yourself and cashflow may prevent that. Given your current status and given the needs of Pearson and yourselves, what do you see happening at this point that would work better than what is being cancelled?

[Translation]

M. Fiore: Monsieur le président, ce pourcentage s'applique au loyer de base prévu dans la proposition. Comme je l'ai dit plus tôt, c'était 30 millions de dollars pour la première année, avec augmentations par la suite. À vrai dire, ce loyer était un pourcentage. L'accord entre Paxport et le gouvernement prévoyait un loyer en pourcentage en partie. Quand j'ai négocié avec Transports Canada, j'ai bien dit que cette somme de 30 millions de dollars était au-delà de nos moyens, et qu'il fallait la réduire.

Transports Canada a accepté la réduction. Quant à nous, nous cherchions à vrai dire une réduction plus importante, mais, de l'autre côté, on ne voulait pas offrir plus de 15 p. 100. De notre côté, nous voulions 50 p. 100 de réduction. Pour finir, nous nous sommes entendus sur 15 p. 100 applicable à la somme de 30 millions de dollars. Tous les ans, donc, les compagnies aériennes devaient verser 64 p. 100 de ces 30 millions de dollars. Nous avons obtenu une réduction de 15 p. 100 applicable à ces 64 p. 100.

M. Guimond: Une dernière question.

When it assessed the profitability of the deal, did Air Canada take into account the possibility that the rates would go from \$2 to \$7 per passenger, as the grapevine and many newspaper articles had it? Did you take that possibility into account? This is not news to you, is it?

Mr. Fiore: No. I will try to answer your question. Mr. Chairman, that factor was certainly taken into account. However, at the same time, we were trying to get improvements to our facilities. There are two ways to do that: either you put up the capital yourself or somebody does. In this case, they had the opportunity to recover their capital investment. It was reasonable, and I believed that it was certainly the best deal for our corporation. I would say that the objective was reached.

M. Morrison: Le fait est que la société offrait 100 millions de dollars au départ et, ensuite, 250 millions de dollars supplémentaires. Nous avons tôt fait de comprendre que pour nous laisser profiter de cet investissement massif, on nous demanderait de payer davantage pour l'usage des nouvelles installations. Il s'agissait pour nous de négocier un taux de rendement raisonnable et de déterminer nos capacités de paiement.

• 1000

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Vous avez dit certaines choses, dont «si le gouvernement du jour décide d'annuler le marché». Je vous ferai remarquer que c'est fait.

Où cela va-t-il vous mener quant à vous? Comment devrait se faire l'exploitation si nous voulions qu'elle se fasse mieux que ce qui était proposé, compte tenu du fait que l'on veut maximiser les recettes et que l'on veut maintenir concurrentiels les droits non subventionnés que nous percevons auprès de vous? Que faudrait-il pour l'heure?

Vous avez dit que vous pourriez vous-mêmes participer à une affaire éventuelle, mais que les besoins en liquidités pourraient vous en empêcher. Étant donné la situation actuelle de votre société, étant donné les besoins de l'aéroport Pearson par rapport aux vôtres, que proposez-vous pour remplacer ce qui vient d'être annulé?

[Texte]

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I can answer this, I guess, from a personal opinion. I'm no longer a part of Air Canada. My personal opinion is that I still feel very strongly that this deal was good for Air Canada and that it was the best deal we could strike, and I think it is still good.

When I was interviewed by Mr. Bob Nixon I recommended to him that maybe the whole airport should be sort of a public company. At the time I was talking for Air Canada, we were in dire need of new terminal facilities and air-side facilities.

I believe we saw that the government didn't have the funds to finance such a large project. Over 7 to 10 years it was over \$1 billion. I felt that a good way was to have a public company whereby the shareholders would be the Canadians, the Ontario people, the Canadian people, and maybe part of it would have been, you know, 25%, whatever it is, PDC. This is my own personal view. This is not Air Canada's view. I don't know what is Air Canada's view. You would have to ask Mr. Morrison.

Mr. Gouk: I will.

Mr. Morrison: At this point in time our position was that we had arranged and arrived at a commercially acceptable arrangement. I take your point of view. We are now awaiting, frankly, the recommendations of the committee and the decision of the government as to which way to go.

I think the committee has heard a number of the options that would appear to be there. One is a local airport authority. We are working quite successfully with local airport authorities in Vancouver, Calgary, Edmonton, and Montreal. The relationships work, and that is a model that we think could be functional.

Frankly, one of our concerns there, though, is that given the community interest, given the experience of the group in trying to put an LAA together in Toronto, we are concerned again with delay. It's a matter of how fast such an organization could be up and running.

If we talk about a crown corporation, which is another idea, again we can work with any of these organizations, but a crown corporation—I speak rather than from Air Canada, because we do not have a formal corporate position, just an observation—would not relieve the Government of Canada from the financial accountability and responsibility for probably close to \$1 billion that has to go into that airport. It would create another level of management in bureaucracy, but still the responsibility for signing up for that capital is going to be a burden on the Government of Canada, which clearly has signalled it is not interested in doing that.

You then go over to Mr. Fiore's suggestion of having a look at a different structure of a private sector solution that perhaps would be more in the form of a utility broadly held, that would permit minority government investment. The government properly could take a share in such a corporation, given the very substantial investment the government has in that property, and retain some kind of interest.

I say we have no particular solution that we are putting forward. We're prepared, as we were in the case of Paxport and PDC, to become involved as an airline in an equity position in our terminal. We already have \$125 million sunk in it. Pearson

[Traduction]

M. Fiore: Permettez-moi de vous livrer une opinion personnelle. Je ne fais plus partie d'Air Canada. Personnellement, je pense que ce marché était à l'avantage d'Air Canada et que c'était le meilleur que nous puissions conclure. Je continue de le croire.

Quand Bob Nixon est venu m'interviewer, je lui ai recommandé de faire de tout l'aéroport une sorte de société par actions. À ce moment-là, je représentais Air Canada, et nous avions grand besoin de nouvelles installations côté aérogares comme côté pistes.

Nous avons pu constater que le gouvernement ne pouvait pas financer un projet de cette envergure, plus d'un milliard de dollars sur une période de sept à dix ans. J'estimais qu'il était avantageux d'avoir recours à une société par actions dont les actionnaires, des Canadiens, des Ontariens, prendraient part au projet dans une proportion de 25 p. 100 grâce à la société d'aménagement de l'aéroport Pearson. Je vous ai donné ici mon opinion personnelle, mais ce n'est pas l'opinion d'Air Canada. Je ne sais pas ce qu'en pense Air Canada. Demandez donc à M. Morrison.

M. Gouk: Précisément.

M. Morrison: À ce moment-là, nous estimions avoir préparé et obtenu une entente commerciale acceptable. Je comprends ce que vous demandez. Sincèrement, pour l'heure nous attendons que le comité fasse ses recommandations et que le gouvernement prenne une décision.

On a exposé aux membres du comité certaines des possibilités qui s'offrent. Il a été question notamment d'une administration locale de l'aéroport. Nous travaillons avec bonheur avec les administrations locales de Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Nos rapports sont très bons, et c'est un modèle qui à notre avis pourrait se révéler très pratique.

Toutefois, nous nous inquiétons que l'on tarde trop. La collectivité s'intéresse vivement à la question, et nous pouvons compter sur un groupe d'expérience pour organiser une administration locale de l'aéroport à Toronto. Il faut voir le temps qu'il faudra pour constituer un groupe opérationnel.

La société d'État est une autre possibilité, et nous n'y voyons aucun inconvénient. Toutefois—et je vous donnerai mon opinion personnelle, car la société Air Canada n'a pas de position officielle là-dessus—avec une société d'État, le gouvernement maintiendrait ses responsabilités financières à hauteur d'un milliard de dollars, car c'est ce qu'exige le réaménagement de l'aéroport. Une société d'État créerait un autre palier de gestion, mais il n'en demeure pas moins que le fardeau que représente ce capital incomberait au gouvernement du Canada, lequel a signalé très clairement que cela ne l'intéressait pas.

Il y a ensuite ce que M. Fiore proposait: une structure différente de type privé, une sorte de société de service public à capital largement réparti, avec la possibilité que le gouvernement en soit actionnaire minoritaire. En effet, il conviendrait très bien que le gouvernement ait une part des actions dans une telle société, étant donné l'énorme investissement que représentent ces actifs immobiliers.

Nous ne proposons pas d'autre solution précisément, mais nous sommes prêts, comme c'était le cas avec Paxport et la société d'aménagement de l'aéroport Pearson, à acheter des actions dans notre aérogare. Déjà, nous avons mobilisé 125

[Text]

Airport is going to be critical to our operations for time ongoing, so we could participate in one of those elements, but we did not feel it appropriate for us to come in and say this is the solution.

[Translation]

millions de dollars, et l'aéroport Pearson sera vital pour notre exploitation à l'avenir. Ainsi, Air Canada pourrait participer de la sorte, mais toutefois nous pensions qu'il était peu approprié que nous proposons nous-mêmes cette solution.

• 1005

We wanted to underscore, though, the matter of urgency in arriving at a determination on a model that would allow us to get on so that the airport will not deteriorate and become dysfunctional. We have a little bit of time now, but you will have seen that the traffic figures are beginning to pick up. That airport, Terminal 1, is in very bad shape. Terminal 2 needs work if we are to accommodate the flows on the transborder and our international areas.

So we are very close to having to make some very major decisions on a partnership basis: the airlines, Transport Canada, and whatever the ongoing management regime is going to be.

Mr. Gouk: You mentioned earlier that Air Canada was looking at a major participation in this but then there was the recession, the downturn, and that now things are starting to recover, certainly in the airline industry. Do you see the potential for coming back to that type of scenario in the short-term picture?

Mr. Morrison: Again, I don't think we want to do it as a 100% investor, but as part of the solution to getting new runway development at Pearson, we put together a consortium—some contractors, financial institutions, and ourselves—and we were prepared to put \$20 million into runway construction in a private development there.

We were prepared—even last year, with the problems we had—to put a share in the Pearson Development Corporation, or Paxport organization, to have an equity position in the terminals that are critical to us. However, our offer at that stage was turned down on the basis that they did not want airline investment in that corporation. I believe we would be willing, as part of finding a solution to Pearson, to review and look at that again. That is not eliminated as a possibility, but certainly I think we would look on it on a consortium or a participatory basis rather than on a single, sole development basis.

Mr. Gouk: One of the things that to me seems a problem... One of the arguments of this whole Pearson arrangement was that it was not in the best interests of the government in terms of the revenues it got against the potential revenues, and this 15% rebate or subsidy to you was in essence an offset of some of the money that was coming in in the first place. You get in a rent on one side that some people are saying isn't quite enough and then are putting a portion of it out the other door, back to the airlines, to offset the fact that they're paying too much—at least in your opinion, and obviously the government of the day agreed with that and agreed to that subsidy. So in essence that is really a reduction of the revenues to start with, although in a roundabout way.

Nous voulons toutefois souligner qu'il est urgent qu'on choisisse une solution pour que nous puissions aller de l'avant, afin que les installations de l'aéroport ne se détériorent pas. Nous jouissons d'un petit répit actuellement, mais vous l'avez constaté, les chiffres sur le trafic indiquent le début d'une augmentation. L'aérogare 1 est en très mauvais état. Il faut réaménager l'aérogare 2 pour qu'elle puisse répondre aux besoins sur le plan des vols transfrontières et internationaux.

Ainsi nous serons forcés très bientôt de prendre de graves décisions avec nos partenaires : les compagnies aériennes, Transports Canada, et les responsables du nouveau régime de gestion que l'on retiendra.

M. Gouk: Vous avez dit tout à l'heure qu'Air Canada envisageait une participation majeure à l'entreprise, mais que la récession a frappé durement, et que, actuellement, les choses sont en train de reprendre, certainement dans l'industrie aérienne. Pensez-vous qu'à court terme il est concevable que cela soit possible de nouveau?

M. Morrison: Encore une fois, je répète que nous n'avons pas l'intention d'être un investisseur à 100 p. 100, mais pour contribuer à l'aménagement de nouvelles pistes à l'aéroport Pearson, nous avons formé un consortium—les entrepreneurs, les institutions financières et nous-mêmes—et nous sommes prêts à investir 20 millions de dollars pour la construction de pistes par l'intermédiaire d'une entreprise d'aménagement privée.

Malgré les problèmes que nous éprouvions l'année dernière, nous étions prêts à participer à la société d'aménagement de l'aéroport Pearson, ou encore à Paxport, à acheter des actions dans les aérogares, parce que ce sont des installations vitales pour nous. Toutefois, à ce moment-là, notre offre a été rejetée, parce qu'on ne voulait pas que les compagnies aériennes investissent dans cette société. Pour contribuer à trouver une solution, nous serions prêts à revenir là-dessus et à y réfléchir de nouveau. Ce n'est pas une possibilité que nous excluons, et nous sommes tout à fait prêts à travailler en participation, ou encore avec un consortium, pour qu'il ne s'agisse plus uniquement d'une entreprise d'aménagement.

M. Gouk: Il me semble que ce qui pose un problème... Dans toute cette affaire, on a dit que le marché ne servait pas au mieux les intérêts du gouvernement du point de vue des recettes et que ce rabais de 15 p. 100, ou cette subvention, ne servait en fait qu'à compenser des recettes déjà acquises. D'une part, il y a le loyer, et d'aucuns disent qu'il n'est pas suffisant, mais d'autre part, à même ce loyer, on verserait une subvention aux compagnies aériennes qui trouvent le loyer trop lourd. En fait, c'était ce que vous en pensiez à l'époque, et le gouvernement à ce moment-là a reconnu votre argument et accepté de vous verser une subvention. En réalité, il s'agit d'une baisse de recettes dès le départ, même si c'est un peu d'une manière détournée.

[Texte]

Mr. Morrison: I would like to take issue with "subsidy", because in fact we were looking at quantum increases in what Transport Canada is now taking. I guess we could argue about what is a reasonable return for the government. At that point in time the government was given a revenue flow over the term of the PDC agreement that government officials and the government that was responsible at that time felt was a reasonable rate of return, given the adjustment, I would call it, rather than subsidy, of 15%.

The numbers were recalculated, and the government of the day—and I guess the minister might be able to address this with his officials—said that this was still a better deal than doing it themselves and having to raise the capital and go into the debt market.

From our standpoint, we looked at it as a major long-term tenant, and we said we had commercial limitations; we were able to negotiate; it gave us the capital development; it apparently solved some problems for government and gave us an operating basis for the next 40 years. Within that balance, I am not sure that the government, had it carried on. . . In fact, the government's position was that had it carried on with the existing structure as a Transport Canada airport, its revenues would not have been as great as they were in the PDC proposal.

Mr. Gouk: I didn't mean to make it sound derogatory—

Mr. Morrison: No, no.

Mr. Gouk: —in your terms at least. What it is, in essence, is a revenue adjustment.

Mr. Morrison: Yes.

Mr. Gouk: So that certainly has an impact on the way in which we look at this.

Mr. Fiore: To the best of my knowledge, the net amount that Transport Canada achieved from Terminals 1 and 2 was roughly \$25 million; in fact, more like \$23 million. Today that's what they're approximately netting—status quo. With this deal they would have actually increased the coffers of the government, even with the 15% reduction.

• 1010

Mr. Gouk: In the short term that looks great, but it depends on how long you luck in—

Mr. Fiore: Oh, no—

Mr. Gouk: —at that rate. I know there was an acceleration, but there was—

Mr. Fiore: There was an acceleration; it was a percentage lease. In fact, by the year—I can't remember; you would have to look at the records. But I think within 10 years it was close to double.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Air Canada has been losing an awful lot of money for quite a long time. Is that right? Have you been operating in the red for some time? It seemed to me I read that you were losing something like \$500,000 a day. Is that exaggerated—or maybe it was \$1 million?

[Traduction]

M. Morrison: Je n'aime pas tellement l'utilisation du mot "subvention". En fait, du point de vue de Transports Canada, c'est une augmentation spectaculaire. On pourrait débattre de ce qui constitue un rendement raisonnable pour le gouvernement. À l'époque, on a garanti au gouvernement un certain niveau de recettes en vertu de l'entente conclue avec la société d'aménagement de l'aéroport Pearson, et cela correspondait du point de vue du gouvernement à un taux de rendement raisonnable, malgré le rajustement de 15 p. 100, qui n'est pas une subvention.

Les chiffres ont été recalculés, et le gouvernement de l'époque—et le ministre pourra en parler aux fonctionnaires du ministère—a reconnu que c'était quand même un marché supérieur à ce qu'il aurait pu faire seul s'il avait dû emprunter sur le marché des capitaux.

Nous avons reconnu notre situation de locataire principal à long terme, mais nous avons ajouté que nous faisons face à des contraintes commerciales. Nous avons pu négocier, et nous obtenions le capital d'aménagement, et la solution permettait de résoudre certains problèmes du point de vue du gouvernement tout en nous donnant une base opérationnelle pour 40 ans à venir. Cela étant, je ne sais pas si le gouvernement, à supposer qu'il aurait. . . En fait, selon le gouvernement, s'il avait maintenu la structure actuelle de l'aéroport, administré par Transports Canada, il n'aurait pas obtenu autant de recettes qu'en vertu de la proposition de la société d'aménagement de l'aéroport Pearson.

M. Gouk: Je ne voulais pas ici dénigrer. . .

M. Morrison: Je sais.

M. Gouk: . . . le marché de votre point de vue. Il s'agit en fait d'un rajustement de recettes, n'est-ce pas?

M. Morrison: Oui.

M. Gouk: C'est certainement un facteur qui colore notre interprétation.

M. Fiore: D'après ce que j'en sais, la somme nette que Transports Canada réalise avec les aérogares 1 et 2 correspond à environ 25 millions de dollars. C'est plutôt 23 millions de dollars. En ce moment, c'est à peu près ce que Transports Canada en retire. Les modalités de ce marché auraient permis de remplir les coffres du gouvernement malgré la réduction de 15 p. 100.

M. Gouk: À court terme, cela semble prometteur, mais tout dépend pour combien de temps on maintiendra. . .

M. Fiore: Oh, non. . .

M. Gouk: . . . ce taux. Je sais qu'une augmentation était prévue, mais il y avait. . .

M. Fiore: Oui, une augmentation était prévue; il s'agissait d'un bail à pourcentage. En fait, en l'année. . . Je ne me souviens plus. Il faudrait revoir le dossier. Je pense que l'on prévoyait le double dans dix ans.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Air Canada essuie des pertes énormes depuis très longtemps. Est-ce que je me trompe? N'êtes-vous pas déficitaires depuis un certain temps? J'ai lu quelque part que vous perdiez quelque 500 000\$ par jour. Est-ce exagéré? C'était peut-être un million de dollars.

[Text]

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I am no longer with Air Canada, but if I remember, during that period all the airlines were losing a lot of money. I don't remember the exact amount, whether it was \$500,000 a day—I really don't remember, but that's going back to 1991 or 1992. In 1993 there were some write-offs, if I remember correctly, of some items and staff reductions.

Mr. Jordan: It was a former Air Canada pilot who gave me that figure, so I'll have to speak to him. I want him to be more accurate.

Mr. Morrison: Mr. Chairman, for Mr. Jordan, at the worst loss period for Air Canada, I think your number is right. It approached \$1.5 million a day when all the write-downs and write-offs, plus the cash losses, were effected.

Mr. Jordan: So in signing this lease agreement, Mr. Fiore, you would have thought that would be a method, or a process, by which Air Canada would turn the corner and even show a profit and not need any further government subsidization. This was the corrective measure that in your view had to be used, this Pearson privatization thing, is that correct?

Mr. Fiore: Well, Mr. Chairman, we had asked to delay the RFP process because financially we couldn't afford it at that time, but Air Canada needed the new facilities. We just wanted to delay it by a couple of years. We would not have paid any increase until we were in our big recovery, and yes, by 1998 we felt we could more than justify the increase.

Mr. Jordan: Was that the only way you could see doing it?

Mr. Morrison: Well, I think it perhaps is a little simple to say the Pearson terminal development was either the cause or the solution to Air Canada's problems, which are endemic to all airlines. There was a whole series of factors. The concern at Pearson, where over 40% of our operations are focused, was that it had to be kept competitive so we were able to compete with other hubs in the U.S. and to have costs that keep us competitive in Canada and facilities that would meet the increasing passenger demand when the recovery took place.

Air Canada had absorbed those losses starting in 1990, had in fact made money in 1988 and 1989; but there was no government funding going to Air Canada, as a private corporation, after 1988. The losses Air Canada absorbed, which have been significant, have been absorbed by Air Canada shareholders, which do not include the taxpayers.

Mr. Jordan: Yes, but if it hadn't been the Pearson privatization project, something similar would have been required to get things moving.

Mr. Morrison: Yes, some improvement in facilities at Pearson are absolutely essential.

Mr. Jordan: Did you wonder, though, Mr. Fiore, when you were getting this deal—and I think you were ambitious, of course, and anxious about getting the hub of northeast, as you call it here somewhere, on a paying basis. Was there any suspicion, though, that because of the hurried fashion in which things were being done, maybe it wasn't going to be seen by Canadians as being in their best interests?

[Translation]

M. Fiore: Monsieur le président, je ne suis plus à Air Canada, mais si je me souviens bien, à un moment toutes les compagnies aériennes étaient déficitaires. Je ne sais plus s'il s'agit d'un demi-million de dollars par jour. . . À vrai dire je ne me souviens plus, car c'était en 1991 ou 1992. Il y a eu des radiations en 1993, si je me souviens bien, et on a aussi réduit les effectifs.

M. Jordan: J'ai obtenu ces chiffres auprès d'un ancien pilote d'Air Canada. Je vais devoir lui dire deux mots. Il aurait dû être plus précis.

M. Morrison: Monsieur le président, je pense qu'au pire de la crise, Air Canada perdait des sommes de cet ordre. Quand on tenait compte de toutes les radiations, de toutes les réductions, des pertes en liquidités, cela atteignait 1,5 million de dollars par jour.

M. Jordan: Monsieur Fiore, la signature de ce marché vous portait à croire que vous aviez trouvé le moyen, le processus, suivant lequel Air Canada pouvait renverser la vapeur, voire réaliser des bénéfices et ne plus devoir compter sur les subventions de l'État. La privatisation de l'aéroport Pearson représentait donc pour vous une mesure de redressement, n'est-ce pas?

M. Fiore: Monsieur le président, nous avions demandé qu'on reporte le plan de rénovation, parce que nous n'avions pas les moyens de le concrétiser à ce moment-là. Toutefois, Air Canada avait besoin de nouvelles installations. Nous voulions un sursis de quelques années. Nous n'aurions pas versé d'augmentation avant de nous être solidement remis à flot, et, effectivement, en 1998, nous prévoyons être en mesure de faire face à cette augmentation.

M. Jordan: Était-ce la seule solution que vous croyiez possible?

M. Morrison: Il ne faut pas dire de façon simpliste que l'aménagement de l'aérogare Pearson était soit la cause, soit la solution de tous les problèmes d'Air Canada, car ces problèmes sont endémiques à toutes les compagnies aériennes. Toute une gamme de facteurs sont intervenus. Quarante pour cent de nos opérations sont concentrées à Pearson, et nous avions le souci de faire en sorte que cet aéroport puisse concurrencer les grandes plaques tournantes américaines, et nous voulions que nos coûts nous permettent de demeurer compétitifs au Canada, tout en pouvant compter sur des installations capable de répondre à l'augmentation de la demande au moment de la reprise.

Dès 1990, Air Canada a fait face à des pertes même si elle avait réalisé des bénéfices en 1988 et 1989. Toutefois, Air Canada, société privée, a cessé de toucher des fonds de l'État après 1988. Ainsi, les pertes subies par Air Canada, importantes du reste, ont dû être assumées par les actionnaires, et non pas par les contribuables.

M. Jordan: Je veux bien, mais en l'absence du projet de privatisation à Pearson on aurait dû trouver une autre solution, n'est-ce pas?

M. Morrison: Oui, car il faut absolument apporter des améliorations aux installations de Pearson.

M. Jordan: Monsieur Fiore, je suis convaincu que vous aviez comme grande ambition de faire de Pearson la plaque tournante du Nord-Est, un aéroport rentable. Lors de l'analyse du marché, étant donné que les choses se précipitaient, ne vous êtes-vous pas dit que les Canadiens allaient sans doute se demander si ce marché correspondait bien à leurs meilleurs intérêts?

[Texte]

We don't want to get into too much of this, Mr. Chairman, but you know the fine time line you were working with. It was in October and the Prime Minister in-waiting had made a statement that must have made you nervous. An election was coming up and any thinking Canadian knew who was going to win the election. Did that enter into the fact that you might have said, now, boys, we had better slow down because this isn't going to be seen by Canadians as being in their best interests, even though it may have been a heck of a good deal? Did that ever cross your mind, that there were some risks involved in moving that fast, or were you committed to the deal because you thought it was such a good deal and time wasn't a factor?

[Traduction]

Je ne veux pas m'appesantir là-dessus, monsieur le président, mais vous deviez bien savoir que vous vous aventuriez en terrain fragile. C'était en octobre, et le futur premier ministre avait fait une déclaration qui a dû vous rendre nerveux. Les élections étaient imminentes, et tous les Canadiens doués de raison savaient qui allait gagner ces élections. En avez-vous tenu compte, et vous êtes-vous dit qu'il valait peut-être mieux ralentir, parce que les Canadiens ne verraient peut-être pas cela d'un bon oeil, même si c'était peut-être une très bonne affaire? Vous est-il venu à l'esprit qu'il pouvait être risqué d'aller aussi vite, ou bien étiez-vous déterminés à accepter le marché parce que vous étiez convaincus que c'était une très bonne affaire et que le temps n'entraînait pas en ligne de compte?

• 1015

Mr. Fiore: Mr. Chairman, basically we do need the new facilities in Toronto, and time was becoming of essence, because it takes at least a year in the planning and the design and then in the construction. I never really thought about that in that respect, because we had a choice. We had a choice. We could have stayed with our existing lease until May 1, 1997. We really had a choice. We had two alternatives, one of status quo—

M. Fiore: Monsieur le président, nous avons besoin de nouvelles installations à Toronto, et le temps commençait à presser, puisqu'il faut au moins un an pour planifier, tirer les plans et ensuite mettre en chantier. Je n'ai jamais vraiment envisagé les choses sous cet angle, parce que nous avions le choix. Nous avions le choix. Nous aurions pu continuer avec le bail que nous avions jusqu'au 1^{er} mai 1997. Nous avions vraiment le choix. Nous avions deux possibilités, d'abord le statu quo. . .

Mr. Jordan: I'm not recommending the status quo. I'm just saying would be it more—

M. Jordan: Je ne recommande pas le statu quo. Je demande simplement s'il serait plus. . .

Mr. Fiore: No, no. What I mean is that we had a choice of staying with our lease and saying to PDC, look, don't bother us. We felt very strongly we had a choice.

M. Fiore: Non, non. Ce que je veux dire, c'est que nous avions le choix de conserver notre bail et de dire à PDC: écoutez, laissez tomber. Nous étions fermement convaincus que nous avions le choix.

Mr. Jordan: You know the way this is going now in the hearing stages and the likelihood that the government is going to renegotiate—I'm not sure what the term was; certainly it's under review. Would Air Canada be thinking in terms of a third-party claim?

M. Jordan: Vous savez comment les choses évoluent en ce moment à l'étape des audiences, et vous n'ignorez pas qu'il est probable que le gouvernement va renégocier—enfin, je ne suis pas certain du terme utilisé, mais assurément, l'affaire est à l'étude. Air Canada envisage-t-elle de déposer une réclamation à titre de tierce partie?

Mr. Fiore: As an individual, Mr. Chairman, I can only say I don't see us. . . If Air Canada asked me for my opinion I would say we need to move quickly and get the facilities ongoing. Whether Air Canada's going to claim or not I don't know. I'm not in a position to recommend to them that there should be a claim.

M. Fiore: À titre personnel, monsieur le président, tout ce que je peux dire, c'est que je n'envisage pas. . . Si Air Canada me demandait mon opinion, je dirais que nous devons agir rapidement et mettre en chantier les installations. Quant à savoir si Air Canada va faire une réclamation ou non, je n'en sais rien. Je ne suis pas en position de leur recommander de faire une réclamation.

Mr. Jordan: Is there a possibility there?

M. Jordan: Y a-t-il une possibilité à cet égard?

Mr. Fiore: In my opinion? I don't know.

M. Fiore: À mon opinion? Je l'ignore.

Mr. Morrison: I don't know. Cameron, do you want, as general counsel, to make a—

M. Morrison: Je n'en sais rien. Cameron, à titre de conseiller juridique, voulez-vous répondre?

Mr. Cameron Desbois (Vice-President and General Counsel, Air Canada): All aspects of legal interests of the company would be considered. I can't say that at this juncture that particular point is under review. We're waiting developments with respect to the legislation.

M. Cameron Desbois (vice-président et conseiller juridique principal, Air Canada): Il faudrait tenir compte de tous les aspects des intérêts juridiques de la compagnie. Je ne peux pas dire qu'à l'heure actuelle ce point précis soit à l'étude. Nous attendons de voir ce qu'il va se passer du côté du législateur.

Mr. Jordan: It is under review?

M. Jordan: Est-ce à l'étude?

Mr. Desbois: No. I mean I haven't been specifically requested to look at that element. I'm not trying to be evasive.

M. Desbois: Non. Je veux dire qu'on ne m'a pas demandé spécifiquement d'étudier cet élément. Je n'essaie pas d'être évasif.

[Text]

Mr. Jordan: No, I know.

Mr. Desbois: It's just following the events to determine how we can best accelerate the process to have the development proceed.

Mr. Jordan: In the best interest, though, of all fair-minded Canadians. That would be the bottom line, I suppose.

Mr. Desbois: Yes. That is our primary concern, not whether or not legal claims should be pursued.

The Chairman: How did Air Canada see itself in this negotiation? How did it perceive itself as a player in this deal? Would you have considered yourself a linchpin in this deal, a key element of this deal?

Mr. Fiore: The way I understand it is that we were the anchor tenant. I would say, yes, we were a key. However, I believe they could have gone ahead and done some renovations in Terminal 1 without our deal.

The Chairman: Yes, but we all know that the perception—I don't know even if it's perception any longer. It was almost a given that this was a sweetheart deal between the previous administration and the private sector. Air Canada was there. It had the option. Air Canada was the linchpin. It was the key element of this deal. Did you feel any pressure at all to come through on the deal? I heard you remark earlier you were going for 50%.

Mr. Fiore: Well, I tried.

The Chairman: And you got 15%. And suddenly 15% is a good deal when you're going for 50%? I find it passingly curious.

Mr. Fiore: Mr. Chairman, actually I still believe the deal was the best deal struck. It was a good deal for Air Canada because we needed the facilities. What PDC was actually doing for us—they were doing exactly what would have been our next phases. We were in dire need of fixing the transborder area and the part of the domestic that we call the "rapid air pair".

We had a choice, though. We debated internally whether we should stop.

I recommended to the chairman at the time that... I felt strongly that we should negotiate the best possible deal then, because when you got to 1997, maybe the capital would have been spent in Terminal 1 and nobody would have spent any capital in Terminal 2. So we felt that the best time to negotiate the best deal was then. That was my recommendation.

Mr. Morrison: It really was, I think, a pure business decision. We had a lease and it was clear that we could have sat there until 1997; but if the economy was booming again and there was big demand, we might not have been able to negotiate as favourable a deal.

[Translation]

M. Jordan: Non, je le sais.

M. Desbois: À la suite des événements que nous savons, il s'agit simplement de voir comment nous pouvons accélérer les choses pour que le projet se concrétise.

M. Jordan: Dans le meilleur intérêt de l'ensemble des Canadiens raisonnables. Je suppose que c'est là votre objectif.

M. Desbois: Oui. C'est notre principale préoccupation, par opposition à la question de savoir s'il y a lieu ou non d'intenter des poursuites.

Le président: Comment Air Canada se percevait-elle dans cette négociation? Comme l'un des participants à l'affaire? Vous considériez-vous comme l'un des pivots de cette affaire, un élément clé du marché?

M. Fiore: De la façon dont je vois les choses, nous étions le locataire clé. Je dirais donc que oui, nous étions un élément clé. Cependant, je crois qu'ils auraient pu aller de l'avant et effectuer des renovations à l'aérogare 1 sans notre accord.

Le président: Oui, mais nous savons tous que la perception... je ne sais même pas si l'on peut encore parler d'une perception. Il était quasiment notoire qu'il s'agissait d'une affaire juteuse conclue entre le précédent gouvernement et le secteur privé. Air Canada était partie prenante. Elle avait le choix. Air Canada était le pivot. C'était l'élément clé de cette affaire. Avez-vous ressenti des pressions pour que vous acceptiez le marché? Je vous ai entendu dire tout à l'heure que vous visiez 50 p. 100.

M. Fiore: Eh bien, j'ai essayé.

Le président: Et vous avez obtenu 15 p. 100. Tout à coup, 15 p. 100 est une bonne affaire, alors que vous visiez 50 p. 100. Je trouve cela passablement étrange.

M. Fiore: Monsieur le président, en fait, je continue à croire que le marché était le meilleur possible. C'était une bonne affaire pour Air Canada parce que nous avions besoin des installations. Ce que PDC faisait pour nous en fait correspondait exactement à ce que nous aurions fait nous-mêmes au cours de nos étapes suivantes. Nous avions désespérément besoin de réaménager le secteur des vols transfrontières et le secteur du trafic intérieur que nous appelons «la paire rapide air».

Mais nous avions le choix. Nous en avons discuté à l'interne, nous demandant si nous devions nous arrêter là.

• 1020

J'ai demandé au président de l'époque... J'étais fermement convaincu que nous devions négocier le meilleur marché possible à l'époque, parce que si nous avions attendu à 1997, peut-être que le capital aurait été dépensé pour l'aérogare 1, et personne n'aurait plus eu d'argent à investir dans l'aérogare 2. Nous estimions donc que c'était le meilleur moment pour négocier la meilleure affaire. C'est ce que j'ai recommandé.

M. Morrison: Je pense qu'on peut dire que ce fut purement une décision d'affaires. Nous avions un bail, et il est évident que nous aurions pu attendre à 1997; mais si l'économie avait redécollé et si la demande s'était intensifiée, nous n'aurions peut-être pas été en mesure à ce moment-là de négocier un marché aussi favorable.

[Texte]

Clearly, they could have gone ahead with the proposal without the Air Canada decision, and Air Canada then would have been sitting there in 1997 with—depending on the state of the economy—some very questionable leverage. When you're going in on a major development, do you get in on the ground floor or do you wait until after the building is built?

The Chairman: So you felt no pressure. This was strictly a business deal that you carried out.

Did you have any discussions over the course of this business deal with Paxport or their officials?

Mr. Morrison: Clearly, the negotiations were with Paxport—

Mr. Fiore: Well, it was PDC. It ended up being PDC. It was both. Paxport and PDC became one.

Mr. Morrison: Yes. After Paxport was designated as the successful bidder, PDC was created out of Paxport.

Mr. Fiore: Could I add something?

They approached us in March. The negotiating basically started in March and then went from March 1993 right to, I guess, when we finalized it at the end of August. In fact, the deal was actually finalized between us at the end of August. So if you're asking me if I personally had a gun to my head, the answer is no.

I felt strongly because—I'm proud of it—I had negotiated that long-term lease prior to that with Transport Canada. We had very strong leverage; we had a good lease. So we could have stayed with the existing lease. As a developer, I felt, we might as well get a deal now, the best possible deal we can. I still believe we did the best deal we could, if you want my personal view.

M. Guimond: Vous avez mentionné, monsieur Fiore, tout à l'heure, que vous avez rencontré, et que vous avez eu des contacts avec Robert Nixon. Avez-vous remis des documents à monsieur Nixon? Avez-vous collaboré directement à cette enquête?

M. Fiore: Monsieur le président, je n'ai jamais donné de document, car nous n'avons eu qu'une entrevue d'une heure, c'est tout. J'ai fait uniquement des recommandations, et il m'a posé beaucoup de questions auxquelles j'ai donné les mêmes réponses qu'à vous, ici.

M. Guimond: Avez-vous pris connaissance du rapport Nixon?

M. Fiore: Oui, monsieur le président. Après avoir quitté Air Canada à la fin du mois de novembre, j'en ai reçu une copie au début de décembre. Je demeure à Vancouver et je l'ai reçue vers la première semaine de décembre.

M. Guimond: Avez-vous souvent l'occasion de pratiquer votre français à Vancouver?

M. Fiore: De temps en temps; je vais vous dire bien franchement que je le parle avec ma mère. Je suis d'origine italienne, mais je parle avec ma mère en français. Chez nous, on parle français, anglais et italien; alors, c'est un vrai mélange.

[Traduction]

Assurément, ils auraient pu lancer leur proposition même si Air Canada avait refusé d'embarquer, et Air Canada aurait dû attendre jusqu'en 1997, mais à cette date, selon l'état de l'économie, l'influence de la compagnie aurait pu être très douteuse. Quand on veut se lancer dans un projet d'envergure, doit-on le faire dès la mise en chantier, ou attend-on que l'immeuble soit construit?

Le président: Vous n'avez donc ressenti aucune pression. C'est strictement une décision d'affaires que vous avez prise.

Dans le cours de cette décision d'affaires, avez-vous eu des discussions avec Paxport ou ses représentants?

M. Morrison: Il est évident que les négociations se faisaient avec Paxport. . .

M. Fiore: Eh bien, c'était avec PDC. À la fin, c'était avec PDC. C'était les deux. Paxport et PDC ne faisaient plus qu'un à la fin.

M. Morrison: Oui. Après que Paxport eut été désignée comme soumissionnaire retenu, PDC a été créée à même Paxport.

M. Fiore: Puis-je ajouter quelque chose?

C'est en mars qu'ils ont communiqué avec nous. Les négociations ont effectivement commencé en mars et se sont poursuivies de mars 1993 jusqu'à la fin d'août, date à laquelle nous avons conclu le tout. En fait, l'affaire a été conclue entre nous à la fin d'août. Donc, si vous me demandez à moi personnellement si je négociais sous la menace, la réponse est non.

Je me sentais en position de force parce que—je suis fier de le dire—j'avais négocié auparavant ce bail à long terme avec Transports Canada. Nous étions donc en position de force; nous avions un bon bail et nous aurions pu rester sur nos positions. Mais à titre de promoteur, j'estimais qu'il était préférable de conclure un marché tout de suite, le meilleur marché que nous pouvions conclure. Aujourd'hui encore, je suis convaincu que nous avons conclu la meilleure affaire que nous pouvions conclure, si vous voulez mon avis personnel.

Mr. Guimond: You mentioned earlier, Mr. Fiore, that you have met with or that you had contacts with Robert Nixon. Did you give documents to Mr. Nixon? Did you cooperate directly in this inquiry?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I never gave any document to him, because we only had a one hour meeting, and that's all. I only made recommendations, and he asked me a lot of questions to which I gave the same answers as I'm giving to you here.

Mr. Guimond: Did you read the Nixon Report?

Mr. Fiore: Yes, Mr. Chairman. I left Air Canada at the end of November and I received a copy of it at the beginning of December. I live in Vancouver and I received it in about the first week of December.

Mr. Guimond: Do you often have the opportunity to practice your French in Vancouver?

Mr. Fiore: Once in a while. I must tell you frankly that I speak French with my mother. I am of Italian origin but I speak French with my mother. In our family, we speak French, English and Italian; it's a real mixture.

[Text]

M. Guimond: Êtes-vous d'accord avec les conclusions du rapport Nixon?

M. Fiore: Monsieur le président, je vais vous répondre, mais je ne suis plus employé par Air Canada.

M. Guimond: Comme citoyen canadien?

M. Fiore: Non. Personnellement, comme je paie beaucoup de taxes moi aussi, je peux dire qu'ils doivent dépenser plus d'un milliard de dollars pour Pearson, et le gouvernement n'a pas le premier sou. C'est ce qu'ils nous disent et je vois le déficit, alors, je crois que le *deal* qui a été mis en place est un bon *deal* pour le gouvernement. C'est mon opinion personnelle.

M. Guimond: Êtes-vous au courant des malversations dont fait état le rapport Nixon?

M. Fiore: Monsieur le président, je n'ai pas exactement compris le mot que vous employez.

M. Guimond: Malversation. Je ne trouve pas d'équivalent.

M. Fiore: Malversation?

M. Guimond: Mon degré de bilinguisme n'est pas assez fort pour vous traduire cela.

M. Fiore: Ah!

M. Guimond: Il faut se rappeler que le rapport Nixon fait état de malversations de la part de certains lobbyistes, d'agissements troubles de fonctionnaires et du personnel politique de l'époque.

• 1025

M. Fiore: Je n'étais pas au courant de ces choses-là.

M. Guimond: Vous l'avez donc appris en lisant le rapport Nixon?

M. Fiore: Exactement.

M. Guimond: Très bien. Est-ce vous avez eu des contacts avec monsieur Riopelle, Hugues Riopelle, qui est un ancien employé d'Air Canada, mais qui, à titre de lobbyiste, avait été engagé par M. Hession. Est-ce que vous avez eu des contacts?

M. Fiore: Monsieur le président, je n'ai jamais eu de contacts avec lui depuis qu'il a quitté d'Air Canada.

M. Guimond: Jeudi dernier, devant ce Comité, le groupe Pearson Development Corporation a dénoncé le projet de loi C-22 comme étant un outrage aux droits à la propriété. Est-ce que vous partagez cette opinion?

M. Fiore: Monsieur le président, je ne suis pas au courant car je n'étais pas ici. Je ne pouvais pas être ici, alors. . .

M. Guimond: Bon, je vais y aller autrement.

M. Fiore: Je ne suis pas un avocat, alors. . .

M. Guimond: Non mais, je vais la poser à monsieur Morrison, en tant que citoyen. Est-ce que vous avez pris connaissance du projet de loi C-22 avec ce qu'il prévoit? Est-ce que, étant administrateur d'une compagnie privée, vous considérez qu'il s'agit d'un outrage aux droits de propriété?

[Translation]

Mr. Guimond: Do you agree with the conclusions in the Nixon Report?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I will answer the question, but let me point out that I am not employed by Air Canada any longer.

Mr. Guimond: As a Canadian citizen.

Mr. Fiore: No. Personally, as I pay a lot of taxes as well, I can say that they will have to spend over a billion dollars for Pearson, and the government does not have the first penny of that sum. That's what they tell us, and I can see the deficit by myself, so I believe that the deal that was put into place was a good deal for the government. That's my personal opinion.

Mr. Guimond: Are you aware of the corrupt practices mentioned in the Nixon Report?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I did not quite understand the term that you have used in French.

Mr. Guimond: I said "*malversation*". I can't find any other word for it.

Mr. Fiore: *Malversation*?

Mr. Guimond: My degree of bilingualism is not high enough to translate that for you.

Mr. Fiore: I see.

Mr. Guimond: You must remember that there are indications in the Nixon Report of corrupt practices on the part of some lobbyists, of some suspicious scheming on the part of public servants and political personnel back then.

Mr. Fiore: I was not aware of those things.

Mr. Guimond: So you became aware of them when you read the Nixon Report?

Mr. Fiore: Exactly.

Mr. Guimond: Very well. Have you had any contacts with Mr. Riopelle, Hugues Riopelle, a former employee of Air Canada, who was later hired by Mr. Hession as a lobbyist? Have you had any contacts with him?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I have never been in contact with him since he left Air Canada.

Mr. Guimond: Before this committee last Thursday, the Pearson Development Corporation denounced Bill C-22 as being an infringement on property rights. Do you share this view?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I am not aware of that since I was not here. I could not be here, so. . .

Mr. Guimond: Well, I will go at it in a different way.

Mr. Fiore: I am not a lawyer, therefore. . .

Mr. Guimond: No, but I will ask Mr. Morrison to answer as a citizen. Have you read Bill C-22 and seen what is provided in it? As an administrator of a private company, do you consider this to be an infringement on property rights?

[Texte]

Mr. Morrison: Again, as an individual—because certainly I don't feel the corporation has a point of view—I find it troubling personally. But I think the circumstances are unique. It is something of concern. But at the same time, for the reasons Mr. Nixon identified and the committee is looking into it, I can understand the concern and the reason the process is engaged.

But as a principle, reversing contracts without compensation troubles me, yes.

M. Guimond: Donc, est-ce que votre corporation ou vous-même, pourriez appuyer la tenue d'une enquête publique pour faire la lumière dans ce dossier?

Mr. Morrison: We're the largest operator on the airport. The airport is critical to Canada. It's a national resource. It's not a Toronto airport, it is the hub of all operations in and out of Canada. Over 40% of our operations go there. Frankly, we are suggesting that we put it behind us because we don't have a lot of time to make sure that airport does not fall behind and become non-competitive.

I don't think—personally again—that a public inquiry is going to contribute to getting Pearson on its feet, running competitively and efficiently, and providing a good airport operation for the citizens of Canada and the airlines that operate there. That, as you'd understand as an operator, is our principal focus.

The Chairman: Before I entertain a point of order from Mr. Fontana, I'm not quite sure, Mr. Morrison, whether it was the question that made you respond by saying you disagreed with cancelling a particular negotiation without compensation. You didn't mean this deal.

Mr. Morrison: No. I said the principle of cancelling contracts without compensation is a principle that I—

The Chairman: But that doesn't apply to this particular case because there is negotiation for compensation going on as a result of the cancellation of this deal.

Mr. Morrison: That is provided for in the bill. I think the bill clearly states that if out of that process nothing is due, that's what happens. There's no recourse. As a person engaged in the private sector, I am concerned that you can enter into contracts and then have them reversed without a process by which compensation should be paid.

There are other considerations. I recognized that this was unique.

In most contracts there is a provision for cancellation. I think that Mr. Hession said it was extraordinary that in the case of this specific contract neither the government nor the private sector contractor had insisted on such a provision being in the agreement.

[Traduction]

M. Morrison: Je répète que personnellement—parce que je ne pense pas certainement que la société ait un point de vue à ce sujet—je trouve cela troublant. Je crois cependant que les circonstances sont uniques. C'est un sujet de préoccupation. Toutefois, il n'en reste pas moins que, pour les raisons mentionnées par M. Nixon, et le comité examine cette question, je comprends les préoccupations exprimées et la raison d'être du processus.

Mais, en principe, l'annulation de contrats sans dédommagement me préoccupe, en effet.

Mr. Guimond: So could your corporation or yourself support the idea of a public inquiry in order to get right to the bottom of this matter?

M. Morrison: Nous sommes le plus important exploitant qui utilise l'aéroport. Cet aéroport est essentiel au Canada. C'est une ressource nationale. Ce n'est pas un simple aéroport de Toronto; c'est la plaque tournante de tous les vols à destination et en provenance du Canada. Plus de 40 p. 100 de nos vols passent par là. Franchement, nous suggérons de laisser tout cela derrière nous, parce que nous n'avons pas beaucoup de temps pour faire en sorte que cet aéroport ne perde pas du terrain et ne soit plus concurrentiel.

Je ne pense pas—et je parle encore une fois à titre personnel—qu'une enquête publique contribuera à remettre Pearson sur pied, à en rendre l'exploitation concurrentielle et efficace, et à nous donner un bon aéroport qui sert bien ses usagers, c'est-à-dire les Canadiens et les compagnies aériennes. Vous comprendrez qu'à titre d'exploitant, c'est notre principale préoccupation.

Le président: Avant d'accepter un rappel au Règlement de la part de M. Fontana, je ne suis pas tout à fait certain, monsieur Morrison, si c'est à cause de la question qu'on vous a posée que vous avez répondu en disant que vous n'étiez pas d'accord pour qu'on annule des négociations sans prévoir un dédommagement. Vous ne vouliez pas parler de cette transaction.

M. Morrison: Non. J'ai dit que le principe de l'annulation de contrats sans dédommagement est un principe que je. . .

Le président: Mais cela ne s'applique pas à l'affaire en question, car des négociations sont actuellement en cours pour déterminer le dédommagement qui devrait être payé en raison de l'annulation de cette transaction.

M. Morrison: C'est prévu dans le projet de loi. Je pense que le projet de loi stipule clairement que si l'on détermine à la fin du processus qu'aucun dédommagement n'est dû, la décision sera finale; il n'y aura aucun recours possible. Comme je travaille dans le secteur privé, je suis préoccupé de voir que vous pouvez conclure des marchés pour ensuite les annuler sans qu'un processus permette de dédommager les parties en cause.

D'autres questions entrent en ligne de compte. J'ai reconnu que la situation était unique.

La plupart des contrats contiennent une disposition concernant l'annulation éventuelle. Je pense que M. Hession a dit qu'il trouvait extraordinaire que dans ce contrat précis ni le gouvernement ni l'entrepreneur du secteur privé n'avaient insisté pour inclure une telle disposition dans l'accord.

• 1030

The Chairman: What do you feel about that?

Le président: Qu'en pensez-vous?

[Text]

Mr. Morrison: Well, I think it is remarkable that it was not there, and I think that makes it a special case, in part.

The Chairman: Did you have a point of order, Mr. Fontana?

Mr. Fontana (London East): You made it.

The Chairman: Mr. Gouk, five minutes please.

Mr. Gouk: I have one short point I wanted to understand. Mr. Fiore, in the text you presented today you talked about the need to refurbish Terminal 2 to the amount of possibly as much as \$250 million, downsized to \$160 million. That was put on hold because Air Canada can't afford that at this time; is that correct?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, we had put the \$250 million in our budget in 1990. As things got worse, we kept reducing it and postponing it and postponing it. It was downgraded to \$160 million. We kept changing the phases. We kept reducing it. I don't know if I've answered your question.

Mr. Gouk: What I'm curious about is—

Mr. Fiore: I really don't understand what you're trying to get at—the time, the timing?

Mr. Gouk: No, in terms of your position right now, where before you were looking at being a three-quarters partner and injecting capital into the refurbishing of Terminal 2. What is your position on that right now, as Air Canada stands?

Mr. Fiore: First of all, at that time we had no choice because Transport Canada could not get any cash from the treasury to do the improvements. We, from a competitive point of view, needed to do some improvements in Terminal 2 so that when Terminal 3 opened we would have been competitive.

Mr. Gouk: You're still in that sort of situation, though, that if the cashflow were there for you, you could in fact do these refurbishings and that would keep things competitive for you.

Mr. Fiore: That's correct. In my opinion now we should do this, because transborder is not competitive with Terminal 3; international is not competitive with Terminal 3.

Mr. Gouk: What I'm looking at is the idea you're talking about between \$160 million and \$250 million, of which you would be a three-quarters partner, and you're prepared, according to your own statements, to accept a per passenger increase in your operating costs through transborder or through Pearson that is going to amount to about \$25 million a year. That would amortize a pretty good refurbishing program, if you managed to retain the old rates and inject that capital in instead.

Mr. Morrison: I think Air Canada's position with respect to PDC/Paxport was that we were prepared to be an equity investor in that proposal. I think it's fair to say today that option is one that remains on the table from Air Canada's standpoint, if that facilitates a solution.

[Translation]

M. Morrison: Eh bien, je pense qu'il est remarquable qu'une telle disposition soit absente, et je pense que cette absence contribue à en faire un cas particulier.

Le président: Vouliez-vous invoquer le Règlement, monsieur Fontana?

M. Fontana (London-Est): Vous l'avez fait à ma place.

Le président: Monsieur Gouk, vous avez droit à cinq minutes.

M. Gouk: Il y a une petite question que je voudrais bien comprendre. Dans le texte que vous nous avez présenté aujourd'hui, monsieur Fiore, vous avez parlé de la nécessité de rénover l'aérogare 2 à un coût qui pourrait s'élever jusqu'à 250 millions de dollars, en ajoutant que le coût de ces travaux avait été ramené à 160 millions de dollars. Le projet a été reporté parce qu'Air Canada n'en a pas les moyens à l'heure actuelle; est-ce exact?

M. Fiore: Monsieur le président, nous avons inscrit les 250 millions de dollars dans notre budget de 1990. Au fur et à mesure que la situation se détériorait, nous l'avons réduit régulièrement et nous l'avons reporté plus d'une fois. Le budget de ces travaux a été ramené à 160 millions de dollars. Nous en avons modifié plusieurs fois les phases, réduisant graduellement l'ampleur des travaux. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

M. Gouk: Ce qui m'intrigue, c'est. . .

M. Fiore: Je ne comprends vraiment pas où vous voulez en venir—parlez-vous du temps, de l'échéancier?

M. Gouk: Non, je veux parler de votre situation actuelle, par opposition au temps où vous proposiez un partenariat dans le cadre duquel vous financeriez les trois quarts des améliorations prévues à l'aérogare 2. Quelle est votre position à cet égard actuellement? Quelle est la position d'Air Canada?

M. Fiore: Tout d'abord, nous n'avions alors pas le choix, parce que Transports Canada ne pouvait pas obtenir de crédits du Trésor pour financer les améliorations. Sur le plan de la concurrence, nous avions besoin d'apporter des améliorations à l'aérogare 2 afin de demeurer concurrentiels lorsque l'aérogare 3 ouvrirait.

M. Gouk: Vous vous trouvez cependant encore dans la situation où, si vous disposiez des liquidités nécessaires, vous pourriez effectuer ces travaux de rénovation afin de demeurer concurrentiels.

M. Fiore: C'est exact. À mon avis, nous devrions le faire maintenant, parce que nos services transfrontières ne sont pas concurrentiels face à l'aérogare 3; et nos vols internationaux non plus.

M. Gouk: Ce qui m'intéresse, ce sont ces investissements de 160 à 250 million de dollars, dont vous êtes prêts à financer les trois quarts, et vous êtes disposés, d'après vos propres déclarations, à accepter une augmentation des frais d'exploitation par voyageur pour les vols transfrontières, ou qui passent par Pearson, une augmentation qui totaliserait environ 25 millions de dollars par année. Cela permettrait d'amortir un assez bon programme de rénovation, si vous réussissiez à maintenir les anciens tarifs et à réinvestir ces capitaux.

M. Morrison: Face à PDC ou Paxport, je pense qu'Air Canada était disposée, dans le contexte de cette proposition, à devenir un investisseur en actions. Il est juste de dire aujourd'hui, je pense, que cette option est toujours valable du point de vue d'Air Canada, si cela peut faciliter la solution du problème.

[Texte]

Mr. Gouk: You said you have 5 million passengers a year and this new deal, through the Pearson Development Corporation, was going to put your per passenger cost up about \$5 per passenger, so we have \$25 million coming out of your pocket. If that were applied to amortize your own leasehold improvements, that would be quite an improvement project, especially if it were done conjointly with long-term lease agreements with Transport Canada. Is that something that's possible at this point in time?

Mr. Fiore: Mr. Chairman, I need to explain this. What we looked at between the original proposal of Paxport and the revised ones—we deferred paying any increased rent until the expiry of our lease. Therefore, when you brought anything in present value, it was a major, major savings for us. We weren't going to pay those increases until 1998. At that time, with the number of passengers, we felt there was some growth with all the alliances we were doing and so on. We can expand the growth...very conservative growth of between 2% to 4%, if I remember. It's just memory now. Of course, the 5 million we're quoting today maybe by 1998 would have been probably more like 7 million or 6.5 million. Then the cost per passenger would, of course—

Mr. Morrison: The other thing you have to bear in mind is that cost per passenger arriving and departing also covers operating costs. It's not 100% available for capital.

Mr. Gouk: I realize that, but you're experiencing an increase in your costs of \$25 million using the 5 million figure, \$35 million if we go to the 7 million. I'm just saying, looking at this now—because we have to consider all the impacts of what this program is doing. Looking at that, if you have somewhere between \$25 million and \$35 million a year in increased passenger costs as a result of this deal, then if you didn't have that increase, would you be prepared and able to look at some kind of program now whereby you would put in an amount that would amortize reasonably to you?

[Traduction]

M. Gouk: Vous avez dit que vous transportez cinq millions de voyageurs par année et que ce nouveau marché, incluant Pearson Development Corporation, allait faire augmenter vos coûts par voyageur d'environ 5\$, c'est-à-dire que vous devriez déboursier 25 millions de dollars. Si cette somme servait à amortir votre part des coûts d'amélioration prévus par le bail, vous pourriez avoir tout un projet d'amélioration, en particulier si vous avez en même temps un accord de location à long terme avec Transports Canada. Est-ce une solution possible à l'heure actuelle?

M. Fiore: Monsieur le président, je dois vous expliquer quelque chose. La différence que nous avons vue entre la proposition originale de Paxport et les propositions révisées... nous reportions le paiement d'une augmentation de loyer jusqu'à l'expiration de notre bail. Par conséquent, en ce qui concerne la valeur actuelle de la proposition, cela représentait des économies énormes pour nous. Nous n'aurions pas à payer ces augmentations avant 1998. Nous avons pensé que le nombre de voyageurs augmenterait, en raison notamment des alliances que nous formions. Nous pouvons entrevoir une croissance... les prévisions très conservatrices se situaient entre 2 p. 100 et 4 p. 100, si je me souviens bien. Je dis cela de mémoire. Évidemment, nous parlons de cinq millions de voyageurs aujourd'hui, mais d'ici à 1998, nous en aurions probablement sept millions ou six millions et demi environ. Les coûts par voyageur s'en trouveraient évidemment... .

M. Morrison: Il ne faut pas oublier non plus que les coûts par voyageur arrivant ou partant comprennent également les frais d'exploitation. On ne peut pas tout investir en immobilisations.

M. Gouk: Je le comprends, mais vous parlez d'une augmentation de vos coûts de 25 millions de dollars et vous utilisez le chiffre de cinq millions de voyageurs, mais il s'agirait de 35 millions de dollars si vous aviez sept millions de voyageurs. Je veux seulement dire qu'en examinant tout cela... parce que nous devons tenir compte de toutes les répercussions éventuelles de ce programme. En considérant cela, si par suite de cette entente les coûts par voyageur augmentent de 25 millions de dollars ou de 35 millions de dollars, seriez-vous alors prêts à envisager un programme qui vous permettrait d'investir maintenant pour un amortissement raisonnable?

• 1035

Mr. Morrison: The simple answer is that we're prepared to be an equity investor.

The Chairman: Our next witnesses are ready to come before us. I'll do one more round and then we'll go to the next witness.

Mr. Comuzzi: On this side of the House we've had only one question, Mr. Chairman.

The Chairman: I say we're going for one more round, Mr. Comuzzi.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Chairman, Mr. Jordan just mentioned that when you look out the window, you see that Mr. Pearson is directly over on the Hill there watching our proceedings, so hopefully all will go well.

M. Morrison: Pour vous répondre simplement, nous sommes prêts à investir du capital à long terme.

Le président: Les témoins suivants sont déjà prêts. Je vais accorder une autre ronde de questions avant de les inviter à prendre la parole.

M. Comuzzi: De ce côté-ci, nous n'avons eu droit qu'à une seule question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Comuzzi, j'ai dit que nous faisons une autre ronde.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur le président, M. Jordan vient de mentionner qu'en regardant par la fenêtre nous pouvons voir M. Pearson, juste là sur la colline, en train de nous écouter; espérons que tout ira bien.

[Text]

We've heard a lot about this in our committee. We've heard about your need for improvements. We're concerned about confidence, that things were going to happen. I guess that right now you, as Air Canada, are concerned about having some confidence that some improvements will be made sometime in the near future.

"Termination" seems to be a word that we hear. Then of course, when we asked this morning, Mr. Morrison referred to the idea of principle.

It's my understanding that you dealt with two major companies in terms of the bid that was eventually accepted by Transport Canada. The bid by Paxport—and apparently Air Canada was part of Paxport's arrangements prior to—

Mr. Morrison: No.

Mr. Hubbard: You had no equity or no involvement or no commitment towards Paxport in terms of—

Mr. Fiore: No.

Mr. Morrison: Just to clarify, before the government decided to privatize Pearson, as part of the phase two development of Terminal 2 Air Canada and Paxport alone had gone in with a proposition to Transport and said, having done the domestic, if we are now to move on to phase two—which had been part of the plan—then here is a proposal that involves Paxport and Air Canada. As soon as the government said no, we're not going to approach Pearson Development Corporation in that way; we are going to privatize, put it all out for public tender, the relationship of Air Canada and Paxport terminated. So we said let the process go through, because we, Air Canada, will have to deal with whoever the successful bidder is.

It turned out to be Paxport, but at that stage we didn't know who it was going to be.

Mr. Hubbard: And with Paxport, was Mr. Hession the main person you were dealing with?

Mr. Fiore: Way back in 1990, when they approached us, it was Mr. Hession and some of his associates, yes.

Mr. Hubbard: It's my understanding that Paxport eventually had the successful bid, but when they received the notification that their bid was successful, they didn't have the wherewithal—in other words, the finances—to be able to proceed with the contract. Is that your understanding?

Mr. Fiore: The way I understood it, Paxport was made up of numerous shareholders. One of them was a large financial institution, and I believe they pulled back. If I recall well, it was CIBC—Wood Gundy.

Mr. Hubbard: That's our understanding too.

It's interesting to note that from this we find that the Pearson Development Corporation emerged. One of their first decisions was to relieve Mr. Hession of his position. In fact, apparently he was notified that he was losing his job the day after the agreement was put together between Claridge and Paxport to create the Pearson Development Corporation.

[Translation]

Notre comité a beaucoup entendu parler de cela. Nous savons que vous avez besoin d'améliorations. La question de confiance nous inquiète; on se demande si les choses vont commencer à bouger. Je pense qu'actuellement, vous, comme Air Canada, doutez que des améliorations soient apportées à court terme.

On entend parler d'une fin éventuelle. Et ce matin, en réponse à notre question, M. Morrison a parlé de principes.

Si j'ai bien compris, vous avez fait affaire avec deux autres sociétés importantes pour l'offre qui a été finalement acceptée par Transports Canada. L'offre de Paxport—et il semble qu'Air Canada faisait partie des arrangements de Paxport avant. . .

M. Morrison: Non.

M. Hubbard: Rien, ni capital, ni participation, ni engagement ne vous liaient à Paxport pour. . .

M. Fiore: Non.

M. Morrison: Une clarification: avant que le gouvernement décide de privatiser l'aéroport, dans le cadre de la phase 2 de l'aménagement de l'aérogare 2, seules Air Canada et Paxport avaient fait une proposition à Transports Canada en disant qu'une fois terminée la partie touchant les vols intérieurs, si l'on passait maintenant à la phase deux, comme le prévoyait le plan, il devait y avoir une proposition qui intéresse Paxport et Air Canada. Dès que le gouvernement a refusé et décidé d'agir autrement avec la Pearson Development Corporation en privatisant, en faisant une offre publique, la relation entre Air Canada et Paxport s'est évanouie. On a alors décidé de laisser le processus suivre son cours, parce qu'Air Canada aurait à traiter avec l'adjudicataire, quel qu'il soit.

Finalement, Paxport a été choisie. Mais auparavant, nous ne savions pas qu'elle le serait.

M. Hubbard: Chez Paxport, traitiez-vous principalement avec M. Hession?

M. Fiore: Oui; en 1990, lorsqu'ils ont fait leurs premières démarches auprès de nous, il s'agissait de M. Hession et de ses associés.

M. Hubbard: Je crois savoir que lorsque Paxport a obtenu le contrat, lorsqu'on l'a avisée de l'acceptation de son offre, elle ne pouvait donner suite au contrat faute de ressources, c'est-à-dire faute d'argent. Est-ce ainsi que vous avez vu les choses?

M. Fiore: De la façon dont je voyais les choses, Paxport était composée de nombreux actionnaires. L'un d'entre eux était une grande institution financière qui s'est retirée, la CIBC—Wood Gundy, si je ne m'abuse.

M. Hubbard: C'est également ce que nous pensions.

Il est intéressant de remarquer que c'est alors qu'est née la Pearson Development Corporation. L'une de ses premières décisions a été de remercier M. Hession de ses services. En fait, il semble qu'on l'ait avisé de son congédiement le lendemain du jour où l'entente a été conclue entre Claridge et Paxport pour créer la Pearson Development Corporation.

[Texte]

This is a very important principle for us as a committee, because we find in Mr. Hession's arguments before us that he was terminated without any great amount of compensation. As a committee, Mr. Chairman, when we consider this idea of compensation, we have to look at business attitudes, both in terms of government attitudes and also in terms of the attitudes of the Pearson Development Corporation.

Unless I'm mistaken, we also find that Pearson Development Corporation, who made the eventual termination of the contract with the government, were short of money. In fact, they had to come back to the government to get money to start their development after October 1993.

Was Air Canada concerned about the amount of money the Pearson Development Corporation could raise to go ahead with this development? Was there concern, or was there confidence that they were going to be able to develop the airport?

Mr. Fiore: As far as I know, there was confidence. We felt that PDC had the financial backing to get it. We never heard that they had a problem. I wasn't aware of it.

Mr. Hubbard: You're not aware of a request to the government for loans or financial—

Mr. Fiore: No.

• 1040

Mr. Comuzzi: Let's get to the chronology and the involvement between Paxport and Air Canada. I sense this morning, gentlemen, that you're trying to remove yourself from that arrangement. I find it difficult, sitting here listening to this, that Air Canada is the prime tenant in this huge building worth mega-millions and you're paying those amounts of money, and yet you're not dealing almost on a daily basis as a major tenant with either Paxport or Pearson Development Corporation. I sense this morning that you're trying to create a certain amount of arm's length between these two corporations.

Mr. Fiore: Mr. Chairman, if I understand it correctly, we were approached unsolicited by three parties, if I remember correctly, back in 1990. One of them was Paxport. Then in 19—

Mr. Comuzzi: I'm going to come to that in the next question. I'm asking now whether there is a sense that you don't want to be involved today because of the events in the last year or so.

Mr. Fiore: I'm sorry if I gave that impression. I will repeat what I said personally, and I think—

Mr. Comuzzi: No, no. I'm just worried about Air Canada's position.

Mr. Morrison: We supported the project, had entered into a business arrangement, and would go forward with it. We thought it was a good sound business deal, but clearly the action of the government means that is not happening.

Mr. Comuzzi: Let's look at the facilities we have there. Air Canada isn't interested in Terminal 1. You have a major competitor in Terminal 3, so we're talking about Terminal 2.

Terminal 2, prior to this arrangement, went through a substantial renovation. You put the windows down the side and so on. I'm not talking about air side. My colleague here will talk about the air side. I'm talking about the ground side. It is a very

[Traduction]

C'est un principe très important pour le comité. D'après les faits présentés par M. Hession, il a été congédié sans recevoir une indemnisation importante. En tant que comité, monsieur le président, nous nous devons, en étudiant cette idée d'indemnisation, de tenir compte de l'attitude des gens d'affaires, tant celle du gouvernement que celle de la Pearson Development Corporation.

Si je ne m'abuse, on constate également que la Pearson Development Corporation, qui a à un moment donné mis un terme au contrat conclu avec le gouvernement, manquait d'argent. D'ailleurs, elle a dû se présenter de nouveau devant le gouvernement en octobre 1993 pour obtenir les fonds nécessaires aux travaux d'aménagement.

Air Canada se préoccupait-elle des sommes d'argent nécessaires à la Pearson Development Corporation pour commencer ses travaux? Était-on préoccupé ou assuré qu'il y aurait suffisamment d'argent pour aménager l'aéroport?

M. Fiore: Que je sache, il n'y avait pas d'inquiétude. Nous pensions que la PDC avait le soutien nécessaire. Nous ne connaissions pas ses problèmes. Je n'étais pas au courant.

M. Hubbard: Vous ne saviez pas qu'une demande avait été faite au gouvernement concernant des prêts ou de l'aide financière. . .

M. Fiore: Non.

M. Comuzzi: Revenons à la chronologie des événements et aux relations entre Paxport et Air Canada. J'ai l'impression, messieurs, que ce matin vous vous efforcez de vous distancer de ces liens. J'ai peine à croire, à vous écouter, qu'Air Canada, le principal locataire de cet immense immeuble valant des millions et des millions de dollars, qui verse de telles sommes d'argent, n'ait pas à traiter quotidiennement, en tant que locataire, avec soit Paxport, soit la Pearson Development Corporation. J'ai l'impression que ce matin vous voulez vous distancer de ces deux sociétés.

M. Fiore: Monsieur le président, si je ne m'abuse, nous avons été sollicités sans l'avoir demandé par trois groupes en 1990. Paxport était l'un d'entre eux. Puis en 19. . .

M. Comuzzi: J'y viens dans ma prochaine question. Je vous demande maintenant si vous ne prenez pas vos distances aujourd'hui en raison des événements de l'année dernière.

M. Fiore: Je suis désolé d'en avoir donné l'impression. Je vais répéter ce que j'ai déclaré personnellement, et je pense. . .

M. Comuzzi: Non, non. Je veux uniquement la position d'Air Canada.

M. Morrison: Nous avions appuyé le projet, avions conclu une entente et étions prêts à aller de l'avant. Nous pensions que c'était une bonne occasion d'affaires, mais il est clair d'après l'action du gouvernement que ce n'était pas le cas.

M. Comuzzi: Parlons des installations. Air Canada ne s'intéresse pas à l'aérogare 1. À l'aérogare 3, vous avez un de vos principaux concurrents. Il ne reste plus que l'aérogare 2.

Avant cette entente, cette aérogare a été rénovée substantiellement. Vous avez mis des fenêtres sur le côté, par exemple. Je ne vais pas parler des opérations aériennes, que je laisserai à mon collègue, mais des opérations au sol. C'est un

[Text]

functional airport. You're operating this airport. Air Canada is putting passengers through it about \$2.43 a passenger, which I think was the last number. It is functional, easy to get in and out, and the only inadequacy is our international facility.

Mr. Morrison: In transport, yes.

Mr. Comuzzi: We have a diminishing passenger load in Canada. Do you agree with that? From what Transport Canada projected, we never met their projections until we got through into the recession, and we have fewer passengers going through the terminals than forecast. The expansions were all based on increased passenger loads, and that seems to have a trend until the year 2000, is that correct, or close to the year 2000?

Mr. Morrison: I think that overall on Pearson there has been a fall-off in total traffic. Air Canada traffic dropped in the early 1990s, has recovered modestly, and we had forecast in 1994-95, when we looked at this, an ongoing growth in the neighbourhood of 2% to 4% through the year 2000. We are experiencing today that kind of recovery and growth. It's very modest.

Mr. Comuzzi: Very modest growth, and the facilities are pretty adequate. And insofar as the consumers using the airport are concerned, compared to Terminal 3 where they're paying \$7 or \$8 a passenger to go through, Terminal 2 is a pretty attractive airport. It costs less to go through that airport than any other airport really in North America. Is that correct?

Mr. Fiore: To the best of my knowledge, I think there were maybe a couple that were a little lower. I can't remember. I thought Montreal was a little lower.

Mr. Comuzzi: I'm talking about the international market. Pearson is the most competitive airport on the international market in North America in its present configuration.

Mr. Fiore: I was also involved in Los Angeles, our terminal there, and I believe our terminal cost there was about \$2 per passenger.

Mr. Comuzzi: I'm talking about your competition. I'm talking about people going through Pearson Airport at a cost of something less than \$2.50 per passenger.

Mr. Morrison: But compared with which airport, because our competitors are the other—

Mr. Comuzzi: Compare your competitors with Terminal 3 at \$8 or \$8.50.

• 1045

Mr. Morrison: But when we talk Pearson, we assume that's the total field.

Mr. Comuzzi: No, no, I'm talking about Air Canada Terminal 2. Anyway, I want to create, Mr. Chairman—

The Chairman: You have one minute to do it in.

Mr. Comuzzi: Okay. Regarding the association between Paxport... let me go through this. We're sitting here a few years ago, and all of a sudden there are these unsolicited bids, three major people coming around trying to sell us on the

[Translation]

aéroport très fonctionnel. Vous l'exploitez. D'après les derniers chiffres, le coût par passager pour Air Canada est d'environ 2,43\$. C'est une aérogare fonctionnelle, facile d'accès; le seul problème est du côté des installations internationales.

M. Morrison: Pour le transport, oui.

M. Comuzzi: Le volume de passagers diminue au Canada. Êtes-vous d'accord? Nous n'avons jamais atteint les projections de Transports Canada avant la récession, et nous avons moins de passagers que prévu dans les aérogares. Les expansions avaient été justifiées par des volumes accrus de passagers. Il semble y avoir une tendance en ce sens d'ici à l'an 2000, n'est-ce pas?

M. Morrison: Je pense qu'en gros, à Pearson, il y a eu une diminution du trafic total. Il y a eu une baisse chez Air Canada au début des années quatre-vingt-dix, qui a été légèrement compensée. Nous prévoyions pour 1994-1995 une croissance d'environ 2 à 4 p. 100, jusqu'à l'an 2000. Nous constatons aujourd'hui cette relance, cette croissance, bien que très modeste.

M. Comuzzi: Il y a donc une croissance très modeste et des installations tout à fait convenables. Et pour ce qui est des utilisateurs de l'aéroport, avec un coût de 7\$ ou 8\$ par passager à l'aérogare 3, l'aérogare 2 est très attrayante. En fait, il en coûte moins pour utiliser cet aéroport que tout autre en Amérique du Nord, n'est-ce pas?

M. Fiore: Que je sache, il y a peut-être deux ou trois aéroports où c'est un peu moins coûteux. Je ne me souviens pas. Il me semblait que Montréal avait un prix légèrement inférieur.

M. Comuzzi: Je parle du marché international. L'aéroport Pearson est le plus concurrentiel sur le marché nord-américain actuel.

M. Fiore: J'ai également travaillé à notre aérogare de Los Angeles, où le coût est d'environ 2\$ par passager, je crois.

M. Comuzzi: Je parle de vos concurrents. Je parle de ceux qui utilisent l'aéroport Pearson à un coût inférieur à 2,50\$ par passager.

M. Morrison: Mais vous comparez avec quel aéroport? Nos rivaux sont les autres. . .

M. Comuzzi: Comparons avec vos concurrents de l'aérogare 3, à 8\$ ou 8,50\$ par passager.

M. Morrison: Mais quand nous parlons de Pearson, je suppose que nous parlons de l'aéroport au complet.

M. Comuzzi: Non, non, je vous parle d'Air Canada et de l'aérogare 2. Quoi qu'il en soit, je veux créer, monsieur le président. . .

Le président: Vous avez une minute pour le faire.

M. Comuzzi: D'accord. En ce qui concerne l'association entre Paxport. . . Je vais essayer de récapituler. Il y a quelques années, nous nous sommes mis à recevoir des soumissions spontanées de la part de trois personnes qui ont tenté de nous

[Texte]

privatization of Terminal 3 because the government says they haven't got any money to expand. I'm not so sure we have to expand as quickly as everybody would like us to expand, but they come around and we have three unsolicited bids that just decide they want to privatize Terminals 1 and 2. We've already done Terminal 3. Somewhere in that process Paxport becomes the choice of Air Canada. Right?

Mr. Morrison: I have to say no. What happened was when Air Canada was dealing on its own with Terminal 2, alone as a developer to execute phase two, Paxport, which I guess at that point was the same as Ellis-Don, who was a partner in the other, came on because Air Canada did not want to make the same kind of ongoing commitment. But it was Terminal 2 only, not part of privatization; this was part of the Air Canada phase two development. As soon as the government said privatization—

Mr. Comuzzi: Excuse me, sir. Paxport was never involved only in Terminal 2. Paxport was always involved in the privatization concept.

Mr. Fiore: Well, Mr. Chairman, I guess yes, they were probably—

Mr. Comuzzi: They're just privatization.

Mr. Fiore: Well, I don't know if you'd call it privatization; they did want to develop Terminal 2 for us and of course they would have—

Mr. Comuzzi: And Terminal 1.

Mr. Fiore: I believe they probably would have included—

Mr. Comuzzi: It's probably all part of the process.

Mr. Fiore: —Terminal 1, but for us we were strictly talking—

Mr. Comuzzi: Sure, sure.

Mr. Fiore: —to them on Terminal 2. I don't know what—

The Chairman: Joe, I have to ask you to come to the point of your question.

Mr. Comuzzi: The point is simply this, that there is a strong association between Air Canada and Paxport. When it finally goes out to bed, Air Canada pulls away from Paxport, and then when Paxport is successful, Air Canada comes back into the picture, and then when Pearson Development Corporation takes over Paxport, Air Canada is front and centre as the prime tenant. I mean, I can't see any disassociation.

Mr. Morrison: Our difficulty is that once the government made a decision on Paxport, which became PDC, they were the developer of choice; the government said they are taking over the facilities. We're a prime tenant. As the prime tenant we don't have the opportunity to pick up and move to another field; we deal with whoever is chosen, and the government made it clear they were going to be the agency that privatized the airport.

[Traduction]

convaincre de privatiser l'aérogare 3 parce que le gouvernement disait qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour financer un agrandissement. Je ne suis pas convaincu de la nécessité d'une expansion rapide, comme tous le réclament, mais ces gens nous font trois soumissions spontanées en vue de la privatisation des aérogares 1 et 2. C'était déjà fait pour l'aérogare 3. En cours de route, Paxport devient le choix préféré d'Air Canada. Est-ce bien cela?

M. Morrison: Je dois répondre non. En réalité, quand Air Canada, à titre de promoteur, a décidé d'aller de l'avant seule avec la phase 2 du réaménagement de l'aérogare 2, Paxport, qui se confondait à l'époque, j'imagine, avec Ellis-Don, partenaire dans l'autre projet, s'est associée à l'initiative parce qu'Air Canada ne voulait pas prendre le même genre d'engagement de longue durée. Mais il s'agissait uniquement du réaménagement de l'aérogare 2, et non pas d'un projet de privatisation; cela faisait partie de la phase 2 du réaménagement décidé par Air Canada. Dès que le gouvernement a parlé de privatisation. . .

M. Comuzzi: Excusez-moi, monsieur. Paxport ne s'est jamais intéressée uniquement à l'aérogare 2. Paxport a toujours été partie prenante dans le projet de privatisation.

M. Fiore: Enfin, monsieur le président, j'imagine que oui, elle était probablement. . .

M. Comuzzi: Elle ne s'intéresse qu'à la privatisation.

M. Fiore: Enfin, je ne sais pas si on parlerait vraiment de privatisation; elle souhaitait entreprendre pour nous le réaménagement de l'aérogare 2, et bien sûr elle aurait. . .

M. Comuzzi: Et de l'aérogare 1.

M. Fiore: J'imagine qu'elle aurait probablement inclus. . .

M. Comuzzi: Ce n'était sans doute qu'un élément d'un projet plus vaste.

M. Fiore: . . . l'aérogare 1, mais pour notre part nous traitons avec eux uniquement. . .

M. Comuzzi: Allons, allons.

M. Fiore: . . . de l'aérogare 2. Je ne sais pas. . .

Le président: Joe, je dois vous demander de poser votre question.

M. Comuzzi: Le fait est tout simplement qu'il existe une association étroite entre Air Canada et Paxport. Quand la décision est enfin prise, Air Canada se sépare de Paxport et puis, quand Paxport réussit, Air Canada refait surface et ensuite, quand la Pearson Development Corporation prend le contrôle de Paxport, Air Canada se retrouve en première ligne en tant que locataire principal. Je vois mal comment on peut dire que l'association étroite n'existait pas.

M. Morrison: Notre problème, c'est que quand le gouvernement a pris sa décision sur Paxport, devenue PDC, elle est devenue le promoteur principal; le gouvernement a dit qu'il prenait le contrôle des installations. Nous étions le locataire principal. À ce titre, nous n'avions pas le choix d'aller nous installer ailleurs; nous devions traiter avec le promoteur choisi, et le gouvernement a annoncé très clairement que cette société allait s'occuper de la privatisation de l'aéroport.

[Text]

Mr. Comuzzi: Then you're saying to me, sir, that Air Canada is not integral to the Paxport/Pearson Development Corporation proposal as you're going through.

Mr. Morrison: Yes.

Mr. Comuzzi: You have nothing to do with what Pearson Development is doing or what Paxport has done.

Mr. Morrison: We had no part of the Paxport proposal to the government other than that we provided Paxport with the same information we provided competing bidders over what our needs were for Terminal 2. We're not an equity partner, we—

Mr. Comuzzi: No, I didn't ask that question.

Mr. Morrison: No, but clearly—

Mr. Comuzzi: And you never at any time said that Paxport was your bidder of choice?

Mr. Fiore: Can I answer that, Mr. Chairman? When the government decided to go on RFP, we immediately ceased our relationship with Paxport. In fact, we tried to delay it; we were saying to delay the RFP process at that time because of our financial situation. In fact, Transport Canada did the whole evaluation; we were never part of the evaluation. We didn't even know who was going to be the successful...we didn't know anything. Finally, one day it was announced and that was it, so they approached us and that was it.

The Chairman: In closing and in the end, I'm going to re-ask the question again. In your opinion, would the deal have been consummated had Air Canada decided not to be involved? Honest answer.

Mr. Fiore: My honest answer is that Terminal 1 was in dire need of major, major repairs, and I think—

The Chairman: Would the deal have gone through without Air Canada's involvement?

Mr. Fiore: I don't know. I think some deal would have gone through but I don't know what kind of deal. In my opinion, I think something would have gone through because Transport Canada did not have the cash to do the fixes of Terminal 1, and Terminal 2. So I think something would have happened.

• 1050

Mr. Guimond: I don't have to say that I want an honest answer because I assume that all of your answers were honest. I will ask an honest question.

Quelle est la position d'Air Canada en ce qui concerne la politique gouvernementale qui a débuté en novembre 1986, je crois, avec la création, par les Conservateurs, de sociétés de gestion locales, genre ADM à Montréal, Vancouver, Calgary et Edmonton? Quelle est la position de votre compagnie vis-à-vis de cela? M. Morrison pourrait peut-être répondre. Parce que vous savez que le gouvernement de l'époque aurait peut-être pu utiliser ce système pour ne pas récompenser les amis du régime.

[Translation]

M. Comuzzi: Vous me dites alors, monsieur, qu'Air Canada n'était pas du tout associée à la proposition de Paxport et de la Pearson Development Corporation.

M. Morrison: Oui.

M. Comuzzi: Vous n'avez rien à voir avec ce que fait la Pearson Development Corporation ni avec ce que Paxport avait fait.

M. Morrison: Nous n'étions nullement associés à la proposition faite par Paxport au gouvernement, sauf que nous avons fourni à Paxport les mêmes renseignements que nous avons communiqués aux autres soumissionnaires quant à nos besoins à l'égard de l'aérogare 2. Nous n'avions aucune participation au capital. Nous...

M. Comuzzi: Non, je n'ai pas posé cette question.

M. Morrison: Non, mais il est bien clair...

M. Comuzzi: Et vous n'avez jamais dit que Paxport était votre soumissionnaire préféré?

M. Fiore: Puis-je répondre à cette question, monsieur le président? Quand le gouvernement a décidé de lancer sa demande de propositions, nous avons immédiatement rompu nos relations avec Paxport. D'ailleurs, nous avons tenté de retarder le processus de demande de propositions à ce moment-là en raison de nos difficultés financières. En fait, c'est Transports Canada qui a fait l'évaluation; nous n'avons jamais participé à l'évaluation. Nous ne savions même pas quel soumissionnaire serait choisi... Nous ne savions rien. Enfin, un jour la décision a été annoncée, et le soumissionnaire choisi a communiqué avec nous, un point, c'est tout.

Le président: En guise de conclusion, je vais reposer la question. À votre avis, ce contrat aurait-il été conclu si Air Canada avait refusé de s'y associer? J'aimerais avoir une réponse honnête.

M. Fiore: Ma réponse honnête, c'est qu'il fallait d'importantes réparations à l'aérogare 1, et je pense...

Le président: L'affaire aurait-elle été conclue sans la participation d'Air Canada?

M. Fiore: Je n'en sais rien. Je pense qu'il y aurait eu un contrat, mais je ne sais pas de quel genre. Je pense qu'un contrat aurait été donné, parce que Transports Canada n'avait pas les ressources financières requises pour effectuer les travaux à l'aérogare 1 et à l'aérogare 2. Je pense donc qu'il y aurait eu un contrat quelconque.

M. Guimond: Je n'ai pas besoin de dire que je souhaite une réponse honnête, car je suppose que toutes vos réponses le sont. Je vais vous poser une question honnête.

What is Air Canada's position on the government's policy first implemented in November 1986, I think, with the creation by the Conservative government of local airport authorities like ADM in Montreal, Vancouver, Calgary and Edmonton? What is your company's position on this policy? Maybe Mr. Morrison could answer. You know that the government at the time might have used this system to avoid rewarding political allies.

[Texte]

Mr. Morrison: I was not with Air Canada in the 1986-87 period. Dominic, you were. What was the Air Canada position at that point?

Mr. Guimond: What is the actual position?

Mr. Morrison: Did you ask what the Air Canada position was when it started?

Mr. Guimond: No.

Mr. Morrison: What is it today?

Mr. Guimond: We know that the government started this approach in 1986. What is the position of your company concerning this approach?

Mr. Morrison: Our position today is that again the government made the decision. Vancouver is run by a local airport authority. It's an important airport to us. We work with the local authority. If the government decides tomorrow that Ottawa is going to have a local airport authority, we will work with that local airport authority. We want something that works and is functional.

The Chairman: Mr. Morrison, Mr. Desbois, and Mr. Fiore, thank you very much for coming before the committee and for your submission.

Mr. Fiore: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Colleagues, we're going to hear from our next witness.

I also wanted to advise you that we're going to have a quick meeting after this meeting.

[Traduction]

M. Morrison: Je n'étais pas à Air Canada en 1986-1987. Dominic, vous y étiez. Quelle était la position d'Air Canada à ce moment-là?

M. Guimond: Quelle est la position actuelle d'Air Canada?

M. Morrison: Ne vouliez-vous pas savoir quelle était la position d'Air Canada à l'époque?

M. Guimond: Non.

M. Morrison: Quelle est notre position aujourd'hui?

M. Guimond: Nous savons que le gouvernement a mis en oeuvre cette politique en 1986. Qu'en pense votre société?

M. Morrison: Notre position aujourd'hui, c'est que le gouvernement a pris sa décision. L'aéroport de Vancouver est administré par une société de gestion aéroportuaire locale. C'est un aéroport qui est important pour nous. Nous travaillons avec la société de gestion locale. Si le gouvernement décide demain qu'Ottawa aura une société de gestion aéroportuaire locale, nous travaillerons avec cette dernière. Nous voulons un système efficace et fonctionnel.

Le président: Monsieur Morrison, monsieur Desbois et monsieur Fiore, je vous remercie d'être venus et de votre témoignage.

M. Fiore: Merci, monsieur le président.

Le président: Chers collègues, nous allons entendre maintenant notre témoin suivant.

J'en profite pour vous rappeler que nous nous réunirons brièvement après la séance.

• 1055

We have with us next Mr. Donald Matthews and Mr. Gordon Baker from Matthews Paxport Trust.

Gentlemen, welcome to the committee. We understand there's a statement before we get into questioning. Who would like to begin? Mr. Baker?

Mr. Gordon Baker (Trustee, Matthews Paxport Trust): Yes.

The Chairman: Are you both making oral submissions?

Mr. Baker: Yes.

The Chairman: I trust you won't read the whole thing.

Mr. Baker: Not the whole thing, Mr. Chairman. I do believe there are some extra copies. I came up with a full box full. Could you give them to the media as well, please?

The Chairman: All right. I'm glad to see that Mr. Matthews' submission—

Mr. Baker: It's shorter than mine.

The Chairman: —is in big type, so it doesn't look as bad as it feels, in terms of weight.

We'll begin with Mr. Baker. Next we'll have Mr. Matthews give his submission. Then we'll go into questioning.

Nous accueillons maintenant M. Donald Matthews et M. Gordon Baker, de Matthews Paxport Trust.

Messieurs, bienvenue au comité. Je crois que vous avez une déclaration à faire avant que nous passions aux questions. Voulez-vous commencer? Monsieur Baker?

M. Gordon Baker (fiduciaire, Matthews Paxport Trust): Oui.

Le président: Allez-vous tous deux faire un exposé oral?

M. Baker: Oui.

Le président: Je pense bien que vous ne lirez pas tout.

M. Baker: Pas tout, monsieur le président. Je crois bien qu'il y a des copies additionnelles. J'en ai apporté une pleine boîte. Pourrions-nous en distribuer aux représentants de la presse aussi?

Le président: Très bien. Je suis heureux de voir que le mémoire de M. Matthews. . .

M. Baker: Il est plus court que le mien.

Le président: . . . est écrit en gros caractères, ce qui fait qu'il n'est pas aussi volumineux qu'il en a l'air.

Nous allons commencer par M. Baker. Ensuite M. Matthews nous fera son exposé. Après quoi nous leur poserons des questions.

[Text]

Colleagues, I'd like to remind you that we're going to have a meeting after this one, so you might want to make your calls, or whatever, to your offices to let them know you're going to be a little late. Thank you.

Mr. Baker, please.

Mr. Baker: I'm the sole trustee of Matthews Paxport Trust, which has four companies that invested \$21 million on October 7, 1993, to acquire a 14.4% interest in T1T2 Limited Partnership. This is the partnership that entered into contracts with the Government of Canada for the recent redevelopment of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport.

Although I am not appearing here as counsel of the Paxport Group, I was counsel to the Paxport Group with regard to negotiations with Claridge and for the creation of a partnership for the ownership in Terminals 1, 2, and 3. I was also counsel to the Paxport Group with regard to negotiations with Transport Canada. My comments, therefore, are based on that.

• 1100

The parties in this merger were publicly announced and reported in the press in March 1993. There is no mystery as to who the members of the Paxport and Claridge groups are. There was full disclosure of the names and proposed percentage interests of all the partners. One of the press clippings is attached to the material I delivered to you.

Last Thursday one of the members of this committee asked who the Paxport members are. Attached is a schedule identifying the names of the Claridge and Paxport groups, their respective members, and the approximate aggregate respective interests in the respective groups and in the respective partnerships as of the March 1993 announcement.

I'm also delivering to you a copy of the material from the Paxport proposal of July 13, 1992, relating to the members of the Paxport Group. They're identified in that material under the tab. It is stated therein that the financial statements for each of the Paxport members as well as letters of recommendation from their banks were delivered with the proposal.

This information was reviewed by the government and its outside consultants in deciding on the winning proponent and thereafter by independent financial advisers to the government in the negotiations.

As to who the members of the Paxport Group were, let me give you a brief outline. The principal companies, because their holdings are held through subsidiaries or related entities, were as follows:

Wood Gundy Capital Inc. is an economic joint venture of Wood Gundy and the Canadian Imperial Bank of Commerce.

Agra Industries Inc. is a TSE-listed company reputed to be Canada's second largest engineering company. I would point out that Mr. William Pearson, president of Agra Engineering, requested to be heard as a witness at these hearings and his request was denied.

[Translation]

Chers collègues, je vous rappelle que nous tiendrons une séance après celle-ci, et vous voudrez donc peut-être prévenir vos bureaux que vous serez un peu en retard. Merci.

Monsieur Baker, si vous voulez commencer.

M. Baker: Je suis le seul fiduciaire de Matthews Paxport Trust, qui compte quatre sociétés qui ont investi 21 millions de dollars le 7 octobre 1993 pour acquérir un intérêt de 14,4 p. 100 dans T1T2 Limited Partnership. C'est le partenariat qui a conclu des contrats avec le gouvernement du Canada pour le récent réaménagement des aéroports 1 et 2 à l'aéroport international Lester B. Pearson.

Je ne comparais pas en tant que conseiller de Paxport Group, mais j'ai agi à ce titre pour son compte au cours des négociations avec Claridge ainsi que pour la création d'un partenariat relatif à la propriété des aéroports 1, 2 et 3. J'ai aussi été conseiller de Paxport Group en ce qui a trait aux négociations avec Transports Canada. C'est donc à partir de cette expérience que je me prononce.

Les noms des parties à cette fusion ont été annoncés publiquement et mentionnés dans la presse en mars 1993. L'identité des membres des groupes Paxport et Claridge n'est pas du tout un mystère. On a bel et bien divulgué les noms des partenaires ainsi que les pourcentages d'intérêts proposés. Vous trouverez une des coupures de presse jointe au document que je vous ai remis.

Jeudi dernier, un membre du comité a demandé qui étaient les membres du groupe Paxport. On trouvera en annexe un document donnant les noms des groupes Claridge et Paxport, leurs membres respectifs, les intérêts respectifs cumulatifs approximatifs de chacun des groupes et des différents partenariats au moment de l'annonce faite en mars 1993.

Je vous remets aussi un exemplaire d'un document tiré de la proposition de Paxport faite le 13 juillet 1992, qui a trait aux membres du groupe Paxport. En trouvera leurs noms dans le document figurant dans la section marquée par l'onglet. Il y est dit que les états financiers de chacun des membres de Paxport, de même que des lettres de recommandation de leurs banques, ont été fournis avec la proposition.

Le gouvernement et ses consultants indépendants ont examiné cette information au moment de décider qui l'emporterait, et ensuite cette information a encore été examinée par des conseillers financiers indépendants travaillant auprès du gouvernement au cours des négociations.

Quant à savoir qui étaient les membres de Paxport Group, permettez-moi de faire un bref exposé. Les principales sociétés, étant donné que leurs avoirs sont détenus par l'intermédiaire de filiales ou d'entités apparentées, sont les suivantes:

Wood Gundy Capital Inc. est une coentreprise à caractère économique de Wood Gundy et de la Banque canadienne impériale de commerce.

Agra Industries Inc. est une société cotée à la Bourse de Toronto et est réputée être la deuxième société d'ingénierie en importance au Canada. Je souligne que M. William Pearson, président d'Agra Engineering, a demandé à comparaître au cours de ces audiences, mais on le lui a refusé.

[Texte]

Bracknell Corporation is a TSE-listed company that has a leadership position in the construction, maintenance, and specialty services provided to industrial, commercial, institutional, and government clients. George Ploder, the president of Bracknell, also requested to attend as a witness at these hearings. His request was denied.

Mr. Ploder attended the hearings last Thursday. He was expected to be here today but I haven't seen him yet. He advises me that he is deeply offended that he has not been allowed to speak on behalf of his company and its shareholders, which includes many Canadian pension funds.

Alders International Canada is part of the second largest duty-free operation in the world and brought international retail expertise to the consortium. Scott McMaster, president in North America of Alders International Canada, also requested to attend as a witness at these hearings. His request was denied.

Mr. Ploder, Mr. Pearson, and Mr. McMaster have asked me to deliver to you copies of their most recent financial reports to let you know more about them. I delivered, I hope, a sufficient number of copies for each of the members so that they can review that information and understand the size and scope of these companies.

Norr Group Consultants is Canada's pre-eminent airport architectural and design group.

Sunquest is a household name in charter travel.

Ellis-Don is a well-known Canadian private construction company, which restricted its participation to \$500,000 and has an indirect interest to that extent today.

Matthews Group is a well-known Canadian development construction group. Its chairman, Donald Jeune Matthews, is here today.

The Paxport Group brought to the proposal significant Canadian expertise in design, development, construction financing, and operations to be used not only in the redevelopment of Pearson International Airport but also as part of a Canadian industrial policy of undertaking similar projects around the world.

As an aside, Paxport, through Paxport International, was negotiating and had been accepted to be involved in the Paxport bid on the Prague airport and on the Uruguay airport before these contracts were terminated.

Questions have been raised about the Matthews Group and the financial stability of the Paxport Group. Let me give some facts.

The Matthews Group was committed in July 1992 to provide \$20 million on the closing of the transaction and to pay its share of the costs on closing. On October 7, 1993, the Matthews Group invested \$21 million in the equity of the partnership and paid its share of all the costs. The Matthews Group acquired approximately 36% of the Paxport Group interest, as it had always committed to do, and approximately 18% of the merged terminals as a result of the merger.

[Traduction]

Bracknell Corporation est une société cotée à la Bourse de Toronto et est un véritable chef de file en matière de construction, de maintenance et de services spécialisés offerts à des clients des secteurs industriel, commercial, institutionnel et public. George Ploder, président de Bracknell, a aussi demandé à comparaître aux audiences. On le lui a refusé.

M. Ploder a assisté aux audiences jeudi dernier. On s'attendait à ce qu'il soit ici aujourd'hui, mais je ne l'ai pas encore vu. Il m'a fait savoir qu'il est très offensé de ne pas avoir été autorisé à prendre la parole au nom de sa société et de ses actionnaires, ce qui inclut de nombreux régimes de pension canadiens.

Alders International Canada fait partie de la deuxième entreprise de vente hors taxe en importance dans le monde et permet au consortium de bénéficier d'une expertise internationale en matière de vente au détail. Scott McMaster, président pour l'Amérique du Nord d'Alders International Canada, a aussi demandé à comparaître à ces audiences. On le lui a refusé.

M. Ploder, M. Pearson et M. McMaster m'ont demandé de vous remettre, pour votre information, des exemplaires de leurs plus récents états financiers. J'ai remis, je l'espère, suffisamment d'exemplaires pour qu'il y en ait pour chacun des membres, afin qu'ils puissent examiner cette information et se faire ainsi une idée de la taille et de l'envergure de ces sociétés.

Norr Group Consultants est le plus important groupe de design et de conception architecturale d'aéroports au Canada.

Sunquest est un nom bien connu en matière de vols nolisés.

Ellis-Don est une compagnie privée de construction bien connue, une compagnie canadienne qui a limité sa participation à 500 000\$ et qui détient jusqu'à maintenant un intérêt indirect correspondant.

Matthews Group est un groupe canadien réputé en matière de construction et de développement. Son président, Donald Jeune Matthews, est ici aujourd'hui.

Le Paxport Group a apporté à la proposition une expertise canadienne appréciable en ce qui a trait au design, au développement, au financement de la construction, aux différents secteurs d'exploitation auxquels on ferait appel non seulement en ce qui a trait au réaménagement de l'aéroport international Pearson, mais aussi pour le lancement de projets semblables dans le monde entier dans le cadre d'une politique industrielle canadienne.

Soit dit en passant, Paxport, par l'intermédiaire de Paxport International, était en cours de négociation et avait été autorisée à participer à la soumission de Paxport relative à l'aéroport de Prague et à celui de l'Uruguay avant qu'on résilie ces contrats.

On s'est interrogé au sujet de Matthews Group et de la stabilité financière de Paxport Group. Je vais vous donner quelques renseignements.

Matthews Group s'était engagé en juillet 1992 à verser 20 millions de dollars à la conclusion de la transaction et a payé sa part des coûts à ce moment-là. Le 7 octobre 1993, Matthews Group a investi 21 millions de dollars à titre d'avoir propre du partenariat et a payé sa part de la totalité des coûts. Matthews Group a acquis 36 p. 100 de l'intérêt détenu par Paxport Group, comme il s'était toujours engagé à le faire, et environ 18 p. 100 des aéroports résultant de la fusion.

[Text]

Ellis-Don withdrew from further participation for its own reasons.

Wood Gundy Capital Inc. withdrew from the project as the projected rate of return after negotiations with Transport Canada was reduced from approximately 18.5% in the proposal to less than 14%. In its view, such a rate of return was not sufficient, given the risks involved. All the other members of the Paxport Group met or exceeded their original commitments made on July 13, 1992, when the proposal was filed.

• 1105

With regard to the process, Mr. Vineberg, who was a witness last Thursday, was appalled by the Nixon review process. It was not open or transparent, it was by invitation only; meetings were in private. Witnesses were not under oath, nor was there an opportunity to cross-examine or rebut statements made by parties consulted or by Mr. Nixon himself.

Mr. Nixon identifies 29 organizations he met with. He only identifies one individual. Who were the people Mr. Nixon talked to? What were their interests in the project? What were their biases, if any? We will never know if Bill C-22 is passed. The Nixon report was produced by a process completely shrouded in secrecy. There was not even a minimum standard of due process or application of judicial principles.

Furthermore, we understand that his instructions were oral, not in writing. His report was to be prepared in 30 days. How could Mr. Nixon have fairly and thoroughly reviewed the totality of this transaction in 30 days? The request for proposal, RFP, was 1,700 pages. This was a 7-volume proposal. There are 50 documents listed in the schedule to Bill C-22. A detailed review of all the negotiations that went on never happened. He didn't even meet with the outside counsel involved in the negotiations on behalf of the government.

A detailed review of all the financial information relating to the participants in the project, or of their outside consultants who were involved in the selection process and the negotiations, and the time to write and translate the report in only 30 days—I suggest it was an impossible burden placed on Mr. Nixon, a review that could not be properly done in that timeframe.

The consequence of that haste is a report that has so many inaccuracies, factual errors, omissions, statements that are rebuttable, and allegations without one shred of evidence to support them, that the report unfortunately does great injustice to the partnership, its partners, their reputations, officials of Transport Canada, the Ministry of Finance, Treasury Board, Justice Department, a disservice to the Prime Minister and the people of Canada.

I am not impugning Mr. Nixon's integrity. However, the processes that he followed in his report are fatally flawed, and I will explain why. Mr. Nixon spent a total of less than one and a half hours meeting with Mr. Jack Matthews and Mr. Peter

[Translation]

Ellis-Don a renoncé à toute autre participation pour des raisons qui lui sont propres.

Wood Gundy Capital Inc. s'est retirée du projet parce que le taux de rendement prévu après négociation avec Transports Canada, qui devait être de 18,5 p. 100 selon la proposition, était inférieur à 14 p. 100. À son avis, ce taux de rendement n'était pas suffisant, compte tenu des risques à courir. Tous les autres membres de Paxport Group ont respecté les engagements qu'ils avaient initialement pris le 13 juillet 1992, quand la proposition a été déposée, ou encore sont allés au-delà de ces obligations.

En ce qui a trait au processus, M. Vineberg, qui a comparu jeudi dernier, a été consterné par l'enquête de M. Nixon. Elle n'était ni ouverte ni transparente, elle ne s'est faite que sur invitation; les rencontres ont eu lieu à huis clos. Les témoins n'étaient pas assermentés, et on n'avait pas la possibilité de procéder à un contre-interrogatoire ni de réfuter des déclarations faites par les parties consultées ou par M. Nixon.

M. Nixon a dit avoir rencontré 29 organisations. Il n'a rencontré qu'un seul particulier. Quels sont ces gens à qui M. Nixon a parlé? Quels intérêts détenaient-ils dans ce projet? Qu'avaient-ils à y gagner, le cas échéant? Nous ne le saurons jamais si le projet de loi C-22 est adopté. Le rapport Nixon est le résultat d'un processus qui s'est entièrement déroulé dans le plus grand secret. On n'a pas tenu compte de la moindre norme d'application régulière de la loi ni d'application des principes judiciaires.

De plus, nous croyons savoir qu'il n'a donné d'instructions qu'oralement et non pas par écrit. Son rapport devait être rédigé dans les 30 jours. Comment M. Nixon pouvait-il examiner entièrement et équitablement cette transaction dans sa totalité en l'espace de 30 jours? La demande de propositions comptait 1 700 pages. C'était une proposition en 7 volumes. Cinquante documents figurent dans l'annexe au projet de loi C-22. On n'a jamais examiné en détails toutes les négociations qui ont eu lieu. Il n'a même pas rencontré le conseiller indépendant qui a participé aux négociations au nom du gouvernement.

On ne pouvait pas examiner en détails tous les renseignements financiers ayant trait aux participants au projet, ni examiner le rôle de leurs conseillers indépendants qui ont participé au processus de sélection et aux négociations, et on n'avait que 30 jours pour rédiger et traduire le rapport—je suis d'avis que c'était imposer à M. Nixon un fardeau irréaliste, lui demander de procéder à un examen qu'il ne pouvait pas adéquatement faire dans ce délai.

Résultat de cette précipitation, on a produit un rapport qui contient un si grand nombre d'inexactitudes, d'erreurs de fait, d'omissions, de déclarations contestables et d'allégations sans l'ombre d'une justification, que le rapport constitue malheureusement une grande injustice à l'endroit du partenariat, de ses membres, dont la réputation se trouve entachée, des hauts fonctionnaires de Transports Canada, du ministère des Finances, du Conseil du Trésor, du ministère de la Justice; en somme, c'est un mauvais service à rendre au premier ministre et à la population du Canada.

Je ne conteste pas l'intégrité de M. Nixon. Cependant, le processus qu'il a suivi pour rédiger ce rapport était fatalement déficient, et je vais expliquer pourquoi. M. Nixon a passé en tout moins d'une heure et demie en tête-à-tête avec M. Jack

[Texte]

Kozicz on behalf of Paxport Inc., and Mr. Robert Vineberg, who was a representative of Claridge, and another total of less than one and a half hours meeting with Mr. Robert Vineberg, Mr. Peter Coughlin and Mr. Norman Spencer on behalf of Pearson Development Corporation, a total of three hours, for a transaction that went on for four years. How, in so little time, could anybody have had a fair hearing on such a complex transaction?

Contrast this to the 27 other organizations Mr. Nixon consulted, 12 political organizations; 2 competing airport authorities, including one that is apparently former; the Board of Trade of Metropolitan Toronto; the British Airport Authority, who were potential bidders but who did not bid; Canadian Airports Ltd., the company in which BAA had an interest; two other airports; a council of concerned residents who are suing the government to stop the expansion of Pearson Airport; Metro Jobs Coalition, who were interested in seeing jobs created in Toronto and certainly look forward to the airport construction starting immediately; and three Transport Canada groups. I ask you, was this a balanced review? Not one statement or fact is attributed to anyone representing any of these organizations, or the organizations themselves, in the report.

It is also difficult to understand why Mr. Nixon never consulted the principals of the Paxport Group. Mr. Nixon never met with Donald Matthews, the chairman of Matthews Group and the chairman of Paxport; with Mr. Ray Hession, the president of Paxport for many years and the president of Paxport International; nor with any senior executive of Matthews Group Limited, Allders International Canada, Bracknell Corporation, Agra Industries Inc., Hartay Enterprises, the Sunquest nominee, or the Norr Group.

[Traduction]

Matthews et M. Peter Kozicz au nom de Paxport Inc., et avec M. Robert Vineberg, représentant de Claridge. Il a ensuite passé en tout moins d'une heure et demie avec M. Robert Vineberg, M. Peter Coughlin et M. Norman Spencer qui représentaient Pearson Development Corporation, soit un total de trois heures pour une transaction qui s'est étalée sur quatre ans. Comment, en si peu de temps, quelqu'un aurait-il pu examiner de façon juste et équitable le déroulement d'une transaction aussi complexe?

Quand on compare cela aux 27 autres organisations qu'a consultées M. Nixon, les 12 organisations politiques, les 2 administrations d'aéroport qui se faisaient concurrence, y compris une qui est apparemment prédominante; le Board of Trade de la région métropolitaine de Toronto; la British Airport Authority, qui aurait pu présenter une soumission mais qui ne l'a pas fait; Canadian Airports Limited, société dans laquelle la British Airport Authority détenait un intérêt; deux autres aéroports; un conseil de résidents qui poursuivent le gouvernement pour empêcher l'agrandissement de l'aéroport Pearson; Metro Jobs Coalition, qui souhaite la création d'emplois à Toronto et qui mise certainement sur l'ouverture immédiate du chantier de construction de l'aéroport; et trois groupes de Transports Canada. Je vous le demande, est-ce un examen équilibré? Le rapport ne fait état d'aucune déclaration ni d'aucun fait provenant de quiconque représentant l'une ou l'autre de ces organisations.

Il est également difficile de comprendre pourquoi M. Nixon n'a jamais consulté les dirigeants de Paxport Group. M. Nixon n'a jamais rencontré Donald Matthews, président de Matthews Group et président de Paxport; il n'a jamais rencontré non plus M. Ray Hession, président de Paxport pendant des années et président de Paxport International; pas plus qu'il n'a rencontré de cadres supérieurs de Matthews Group Limited, d'Allders International Canada, de Bracknell Corporation, d'Agra Industries Inc., de Hartay Enterprises, de la société prête-nom Sunquest ni de Norr Group.

• 1110

Mr. Nixon makes statements about Mr. Donald Jeune Matthews in his report, yet he never met him. I ask you, what kind of review is that? Certainly not a thorough review, certainly not a fair review, certainly not a balanced review, certainly a rushed review. Apparently there was no time to talk to the people and the companies he was reporting on and making unsubstantiated allegations against.

The Chairman: Mr. Baker, I'd like to interrupt for just a moment. We have a bit of a problem in that given the time and—

Mr. Guimond: No.

The Chairman: Let me finish, and then I'll entertain your comments.

We're looking at a 37-page report here. I believe that when we contacted you by our clerk, we asked that you keep the opening statement within 10 minutes. We also have yet to entertain Mr. Matthews' remarks.

M. Nixon, dans son rapport, fait des déclarations au sujet de M. Donald Jeune Matthews alors qu'il ne l'a jamais rencontré. Je vous le demande, quel genre d'examen est-ce là? Ce n'est certainement pas un examen complet, certainement pas un examen équitable, certainement pas un examen équilibré, mais plutôt un examen à toute vapeur. Apparemment, on n'avait pas le temps de parler aux gens ni aux sociétés sur lesquels il devait soumettre un rapport et à l'endroit desquels il faisait des allégations non fondées.

Le président: Monsieur Baker, j'aimerais vous interrompre un instant. Nous avons un petit problème étant donné l'heure et. . .

M. Guimond: Non.

Le président: Laissez-moi finir, et je vous écouterai ensuite.

Nous avons ici un rapport de 37 pages. Je pense que quand nous avons communiqué avec vous par l'intermédiaire du greffier, nous vous avons demandé de ne prendre que 10 minutes pour faire une déclaration liminaire. Nous devons également écouter l'exposé de M. Matthews.

[Text]

We like to have our witnesses come before us so we can have plenty of time for questioning them as well.

We will be taking this report as read anyway, but would it be possible for you to summarize each of the major points in your report so we can keep down the length of time we'll spend?

Mr. Baker: Mr. Chairman, I tried to do that—like Mr. Nixon, who was unfortunately under a 30-day period to come up with a report. To respond to Mr. Nixon's report in 10 minutes is impossible. If in Mr. Nixon's 30 days it was impossible to review the transaction, then to respond here in 10 minutes is really impossible.

What I've tried to do in what I've given—

The Chairman: Well, your report would be taken—

Mr. Baker: —is just highlight the major criticisms of Mr. Nixon's report, his major omissions, and I would appreciate the opportunity to do that. Last Thursday when I was here, many members said that they were not getting enough facts and they implied that things were being hidden.

A voice: Who said that?

Mr. Baker: They said that they were not getting the facts. They wanted the facts. The gentleman here asked for facts. I'm trying to respond to that concern and provide the facts.

I would like, Mr. Chairman—it would be appreciated if you'd tolerate it—to go through this submission, which will provide the factual basis. Mr. Matthews has a much shorter presentation.

The Chairman: As I've indicated, Mr. Baker, there is no problem with this report being submitted and the factual presentation of your remarks being submitted to this committee and on the record, but—

Mr. Baker: I will try to speed up and eliminate some of it, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, that's all I'm asking for. If you could skip and jump—

Mr. Baker: But I would like to get most of the highlights in.

The Chairman: —summarizing the major points, so we can get through this—

Mr. Guimond: If Mr. Baker doesn't read the total document, does the fact that he has put it in front of us make it a public document?

The Chairman: Yes, absolutely. It is not a problem. It's just because of the time constraints.

We usually allow one hour for a witness, but unfortunately, due to the thickness of this report, I'm just wondering if Mr. Baker... He says that he will skip along and hit the major points for us so we can hear from Mr. Matthews as well and still get out before suppertime.

Go ahead, Mr. Baker.

[Translation]

Quand des témoins comparaissent au comité, nous aimons bien avoir suffisamment de temps pour les interroger.

Nous allons de toute façon accepter ce rapport comme s'il avait été lu, mais vous serait-il possible de résumer les grands points de votre rapport afin que nous puissions réduire le temps que nous allons y consacrer?

M. Baker: Monsieur le président, j'ai essayé de le faire—comme M. Nixon, qui malheureusement n'avait que 30 jours pour soumettre un rapport. Répondre au rapport de M. Nixon en 10 minutes, c'est impossible. Si, en 30 jours, M. Nixon était dans l'impossibilité d'examiner à fond la transaction, il est tout aussi impossible pour nous de répondre à son rapport en 10 minutes.

Ce que j'ai essayé de faire en exposant ces faits. . .

Le président: Votre rapport sera considéré comme ayant été. . .

M. Baker: . . .c'est simplement mettre en lumière les grandes critiques qu'on peut faire au sujet du rapport de M. Nixon, ses grandes omissions, et j'aimerais bien avoir l'occasion de le faire. Jeudi dernier quand je suis venu, de nombreux membres du comité ont dit qu'on ne leur présentait pas suffisamment de données et ils ont donné à entendre qu'on leur cachait des choses.

Une voix: Qui a dit cela?

M. Baker: Ils ont dit qu'eux non plus n'avaient pas accès à tous les faits. Ils voulaient connaître les faits. Ce monsieur ici a demandé qu'on lui présente les faits. J'essaie tout simplement d'en tenir compte et d'exposer les faits.

J'aimerais, monsieur le président—et nous demandons votre indulgence—lire entièrement ce mémoire, qui exposera les faits. L'exposé de M. Matthews est beaucoup plus bref.

Le président: Comme je l'ai déjà dit, monsieur Baker, il n'y a aucune objection à ce que le rapport soit soumis et à ce que vous fassiez vos observations devant le comité et qu'elles soient inscrites au compte rendu, mais. . .

M. Baker: Je vais essayer d'aller plus vite et d'en laisser tomber une partie, monsieur le président.

Le président: Oui, c'est tout ce que je demande. Si vous pouviez donner un survol. . .

M. Baker: Mais j'aimerais néanmoins présenter les faits saillants.

Le président: . . .résumer les grands points, afin que nous puissions arriver au bout. . .

M. Guimond: Si M. Baker ne lit pas tout le document, est-ce que le fait qu'il ait déposé ce document devant nous fait de celui-ci un document public?

Le président: Oui, tout à fait. Ce n'est pas un problème. C'est simplement que nous manquons de temps.

Nous accordons habituellement une heure au témoin, mais malheureusement, vu la taille de ce rapport, je me demande si M. Baker. . . Il dit qu'il va abrégé son exposé et présenter les points principaux afin que nous puissions entendre aussi M. Matthews et terminer avant l'heure du dîner.

Allez-y, monsieur Baker.

[Texte]

Mr. Baker: Thank you, Mr. Chairman.

I was going to contrast the secrecy of Mr. Nixon's procedures to the more open process under the Pearson chronology. There is a chronology of events listed in the report.

It was publicly known that T3 was privately owned and operated, and it was publicly known sixteen and a half months prior to the RFP being called that it was going to be called. The RFP was a public document. Not only did Matthews submit an unsolicited proposal, but British Airport Authority, through its consortium, also unveiled an unsolicited proposal to develop Pearson at approximately the same time.

I would like to turn to the chronology to which I referred and point out that on page 2 there is an error. The date for the Treasury Board approval is incorrect; it was prior to August 27, 1993, when Treasury Board approved five draft major documents in this transaction. August 27, 1993, was the date of the Order in Council authorizing the Minister of Transport to enter into the lease in the option agreement, the bill of sale, and the management services agreement with the T1T2 Limited Partnership. A copy of that is included in your material behind the chronology.

[Traduction]

M. Baker: Merci, monsieur le président.

J'allais comparer le caractère secret de la marche suivie par M. Nixon au climat de plus grande ouverture qui a caractérisé le déroulement du dossier Pearson. Le rapport contient un historique des événements.

On a annoncé publiquement que le terminal numéro 3 était possédé et exploité par des intérêts privés, et on a fait savoir publiquement 16 mois et demi à l'avance qu'une demande de propositions allait être présentée. La demande de propositions est un document public. Non seulement Matthews a-t-il présenté une proposition spontanée, mais British Airport Authority, par l'intermédiaire de son consortium, a aussi à peu près à la même époque dévoilé une proposition spontanée concernant la remise en état de l'aéroport Pearson.

J'aimerais revenir à la liste des événements dont j'ai parlé et souligner qu'à la page 2, il y a une erreur. La date d'approbation par le Conseil du Trésor est erronée; c'était avant le 27 août 1993, quand le Conseil du Trésor a approuvé l'inclusion de cinq importants documents préliminaires dans cette transaction. Le 27 août 1993, c'est la date du décret autorisant le ministre des Transports à signer le bail dans l'entente optionnelle, l'acte de vente et l'entente de services de gestion avec T1T2 Limited Partnership. Vous en trouverez un exemplaire dans la documentation, toute de suite après la liste des événements.

• 1115

What I find difficult to understand is why Mr. Nixon failed in his report to recognize that either Treasury Board or the cabinet approved this transaction in August and authorized the execution of the documents. At that point in time, Mr. Chairman, there was a binding agreement. We had an entitlement to have a legal contract at that point in time.

If anybody thinks this was not the case, they should analyse the Ginn affair in which an oral contract to make a representation to cabinet was considered to be legally binding on the Government of Canada. We actually had Treasury Board approval and the Order in Council in August, which was prior to the election being called. We then went on to close the transaction. The deal had already been made.

Mr. Nixon criticized the RFP. There are several criticisms. I will deal only with the 90-day submission period. The others are dealt with in the materials.

The other five major RFPs in Canada to date are: the Terminal 3 development project, Highway 407, the Windsor casino project, the P.E.I. fixed link, and the air-side development project at Pearson Airport.

An analysis shows that the average time between the release of the RFP and the submission proposal deadline is 81 days. The time for Terminals 1 and 2 was originally 90 days; it was extended to 125 days, although that extension is not referred to in the Nixon report. An analysis shows that the average time for the selection of successful proponents is 126 days. In Paxport's case it was 142 days. The average time from the date of announcement of the successful proponent to closing the

Ce que j'ai du mal à comprendre, c'est pourquoi M. Nixon, dans son rapport, omet de reconnaître que soit le Conseil du Trésor, soit le Cabinet avait approuvé, en août, cette transaction et autorisé l'exécution des documents. À ce moment-là, monsieur le président, il y avait une entente exécutoire, et nous étions en droit d'obtenir un contrat en bonne et due forme.

Ceux qui ne sont pas de cet avis devraient analyser l'affaire Ginn dans laquelle un contrat verbal, par lequel on s'engageait à faire une représentation au Cabinet, a été considéré exécutoire en droit pour le gouvernement du Canada. En août, nous avons bel et bien obtenu l'approbation du Conseil du Trésor ainsi qu'un décret, tout cela avant l'ouverture des élections. Nous avons alors mis le point final à la transaction, l'affaire avait déjà été conclue.

M. Nixon a critiqué la demande de propositions, et les critiques portent sur divers points. Je ne traiterai que de la période de soumissions de 90 jours. Les autres points sont examinés dans le document.

À ce jour, les cinq autres principales demandes de propositions, dans notre pays, sont: le projet de développement du Terminal 3, l'autoroute 407, le projet du casino de Windsor, le raccordement permanent avec l'Île-du-Prince-Édouard et le projet de développement côté piste, de l'aéroport Pearson.

D'après une analyse, un délai moyen de 81 jours est généralement donné entre la publication d'une demande de propositions et la présentation d'une soumission. À l'origine, le délai pour les terminaux 1 et 2 était de 90 jours, mais il a été prolongé à 125 jours bien que ce prolongement ne soit pas indiqué dans le rapport Nixon. Une analyse fait apparaître que le temps moyen pour la sélection des candidats est de 126 jours alors que dans le cas de Paxport, le délai a été de 142 jours.

[Text]

transaction is 198 days. The time for the Paxport transaction was 303 days.

Compared to the other RFPs called in each case, the time periods in the Paxport case were longer than the average. The only exception was in the case of Terminal 3. The RFP submission period was longer in that case, but only by two days.

I wonder if Mr. Nixon compared the RFP response period under the airport proposal to the 16 days for the fixed link proposal. It was certainly a much longer period of time. I'm also advised that the government retained outside consultants to design and ensure the integrity of the RFP process.

I was going to skip over the failure of Transport Canada to provide its projections, but I would say that I believe Transport Canada acted prudently and in the public interest. Transport Canada did not give out its estimates of passenger traffic. It was left to the proponents to do their own.

Transport Canada should have been legitimately concerned about its liability to the proponents if their projections were wrong and used as the basis of a major redevelopment project. Many of you may be aware of the litigation, and proposed litigation, referred to in the press by some of the tenants at T3 because of the alleged, inaccurate passenger traffic forecasts. The proponents' forecasts substantially validated Transport Canada's forecasts. This, therefore, ensured that we were not going to underbuild or overbuild the facilities.

Although Mr. Nixon may say the process itself was flawed, it was the Government of Canada—not the proponents—that set the process and the timetable. Transport Canada had its own consultants in that regard. Therefore, why should the successful proponent be punished for having complied with this timetable?

Mr. Nixon then goes on to address the politics of the process. He named two individuals under the heading of the role of patronage. The first person was Donald Matthews, sitting next to me. He was described as the principal of Paxport Inc., chairman of Mulroney's leadership campaign in 1983, president of the Progressive Conservative Party, and chief fund-raiser for that party.

• 1120

One would have expected Mr. Nixon, who was presumably on a fact-finding mission and doing a thorough review, to invite Mr. Matthews to meet him. He did not; in fact, Mr. Matthews was not the chairman of the Mulroney leadership campaign in 1983. Mr. Matthews was the chairman of the 1983 convention planning committee.

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Monsieur le président, je m'excuse mais l'interprète dit qu'il ne peut pas traduire parce que le témoin ne dit pas quand il saute de page. Nous autres, n'avons pas la traduction.

The Chairman: Just as a matter of aid to our interpretation, Mr. Baker, perhaps you could preface where you're jumping to for the interpreters, so they can also follow the report.

[Translation]

Entre le jour où est annoncé le candidat qui a été choisi et la clôture de la transaction, il s'écoule en moyenne 198 jours; dans le cas de la transaction Paxport, ce délai a atteint 303 jours.

Comparés aux autres demandes de propositions faites dans chaque cas, les délais, dans l'affaire Paxport, étaient plus longs que d'usage, la seule exception étant le cas du Terminal 3 pour lequel la période de soumissions n'était inférieure à la moyenne que de 2 jours.

Je me demande si M. Nixon a comparé le délai dans le cas de la demande de propositions pour l'aéroport au délai de 16 jours dans le cas de la proposition de raccordement permanent. Il s'agissait certainement d'une période beaucoup plus longue. On me dit également que le gouvernement a engagé les services de consultants externes pour concevoir le processus de demande de propositions et en assurer l'intégrité.

J'allais passer sous silence le fait que Transports Canada n'a pas fourni ses projections, mais je considère que Transports Canada a agi avec prudence et dans l'intérêt public en ne fournissant pas ses estimations du trafic des voyageurs, en laissant aux promoteurs le soin de faire leurs propres estimations.

Transports Canada aurait légitimement craint d'être responsable envers les promoteurs si ses projections étaient erronées et servaient de base à un grand projet d'aménagement. Vous avez certainement entendu parler, dans la presse, du procès que songeaient à faire certains locataires de T3 pour prévisions prétendument inexactes de l'achalandage. Les prévisions des promoteurs rejoignaient, dans l'ensemble, celles de Transports Canada, de sorte que les installations construites ne seraient ni pléthoriques, ni insuffisantes.

M. Nixon affirme que le processus même était vicié, mais c'est le gouvernement du Canada lui-même—et non les promoteurs—qui a décidé du processus et du calendrier. Transports Canada avait ses propres consultants; pourquoi alors le soumissionnaire qui obtient le contrat devrait-il être puni pour avoir respecté le calendrier?

M. Nixon se penche ensuite sur les aspects politiques du processus et nomme sous le chapitre intitulé «Rôle du népotisme» deux personnes, la première étant M. Donald Matthews, qui se trouve à mes côtés. M. Matthews, a-t-il dit, est président de Paxport Inc., président de la campagne pour le leadership de M. Mulroney, en 1983, président du Parti progressiste-conservateur du Canada et grand argentier de ce dernier.

On se serait attendu à ce que M. Nixon, qui avait sans doute une mission d'enquête dont il voulait s'acquitter scrupuleusement, invite M. Matthews à avoir une entretien avec lui, mais tel n'a pas été le cas. Au fait, M. Matthews n'était pas, en 1983, président de la campagne au leadership de M. Mulroney; il était le président du Comité de planification du congrès de 1983.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): I apologize, Mr. Chairman, but the interpreter says that he cannot translate because the witness skips pages without forewarning. We do not have the translation.

Le président: Pour faciliter l'interprétation, monsieur Baker, vous pourriez peut-être indiquer aux interprètes où vous en êtes afin qu'ils puissent suivre le rapport.

[Texte]

Mr. Baker: I'm sorry. I'm trying to read it faster.

The Chairman: If you want to jump to page 28, paragraph 2, that would be most helpful.

Mr. Guimond: Could we start at the beginning of this paragraph, please?

Mr. Baker: We're on page 13.

The Chairman: Yes, top of page 13, and then any time you make a jump, you could indicate where you're jumping to just for the translators. Thank you.

Mr. Baker: Contrary to the implication, Mr. Matthews was not the president of the Progressive Conservative Party at the time of the bid; he held that office in 1971 to 1974. Mr. Matthews has never held the position of chief fund-raiser or chairman of the Progressive Conservative Party. Mr. Matthews was a deputy chairman of PC Canada Fund.

Mr. Nixon refers to Otto Jelinek as a cabinet minister in the Progressive Conservative government, now on the board of Paxport Inc. and the president of their Asian subsidiary. Mr. Nixon did not consult Mr. Jelinek; Mr. Jelinek is not now, never has been on the board on Paxport Inc. or any of its related companies. Furthermore, except as set forth below, Mr. Jelinek has never been an officer or consultant or director of Matthews Group Limited or any of its affiliates.

Mr. Jelinek, after ceasing to be a member of the cabinet on June 23, 1993, and announcing that he would not be seeking re-election in the last election, was retained through his company, Jelinek International, to represent Matthews Middle East and Asia Inc. There was a public announcement to that effect. In that capacity, as the divisional president of Matthews Middle East and Asia, in respect of opportunities in Asia, I am advised by Mr. Jelinek that Jelinek International acts for more than a dozen other Canadian companies.

No compensation was ever paid directly or indirectly to Mr. Jelinek by Matthews Group Limited or Paxport Inc. or any of their related entities or corporations, except for a fee paid to Jelinek International, of \$25,000 on August 30, 1993, in respect of his work for Matthews Middle East and Asia Inc. in China. Mr. Nixon's report states that this may leave one with a suspicion that patronage had a role in the selection of Paxport Inc.

This statement is made without one shred of evidence. He offers nothing in support of this statement to show that there was anything done by Donald Matthews or Mr. Jelinek, let alone anything improper. Mr. Nixon's unsubstantiated suspicion is, to use a phrase of the chairman last Thursday, extreme and outrageous.

When did we start to legislate against Canadians based on a suspicion? The parties involved were never given an opportunity to rebut these allegations and falsities by Mr. Nixon. When the government introduced Bill C-22, this is tyranny.

I have analysis in the back of the volume relating to Mr. Nixon's report paragraph by paragraph. Included in that analysis are references to a letter that was sent to Stephen Goudge, Mr. Nixon's counsel on December 15, 1993, providing a rebuttal of some of the statements in the Nixon report. No reply has been received from Mr. Goudge or from anyone.

[Traduction]

M. Baker: Excusez-moi, je voulais faire vite.

Le président: Si vous voulez passer au paragraphe 2 de la page 28, ce serait très utile.

M. Guimond: Pourrions-nous commencer ce paragraphe au début, s'il vous plaît?

M. Baker: Nous sommes à la page 13.

Le président: Oui, au haut de la page 13. Quand vous sautez ensuite un passage ou une page, veuillez l'indiquer pour permettre aux interprètes de vous suivre. Je vous remercie.

M. Baker: Contrairement à ce qui s'est dit, M. Matthews n'était pas président du Parti progressiste-conservateur au moment de la soumission; c'est un poste qu'il a occupé de 1971 à 1974. Il n'a non plus jamais été principal collecteur de fonds ou président du Parti progressiste-conservateur; M. Matthews était vice-président du Fonds PC du Canada.

M. Nixon mentionne Otto Jelinek comme ministre du Cabinet du gouvernement progressiste-conservateur, actuellement au conseil d'administration de Paxport Inc. et président de la filiale asiatique de cette société. M. Nixon n'a pas consulté M. Jelinek qui ne siège, ni n'a jamais siégé au conseil d'administration de Paxport Inc. ou à celui d'une des sociétés qui lui sont affiliées. En outre, si ce n'est comme il est indiqué plus loin, M. Jelinek n'a jamais été agent, consultant ou directeur de Matthews Group Limited ou de l'une ou l'autre de ses filiales.

M. Jelinek, après avoir cessé d'être membre du Cabinet le 23 juin 1993, a annoncé qu'il ne se représenterait pas aux dernières élections et a été nommé par sa société, Jelinek International, pour représenter Matthews Middle East and Asia Inc. Un communiqué a été publié à cet effet. M. Jelinek m'a fait savoir qu'en tant que président de division de Matthews Middle East and Asia Inc. et compte tenu des débouchés qu'offre l'Asie, Jelinek International intervient pour plus d'une douzaine d'autres sociétés canadiennes.

Aucune indemnité n'a jamais été versée à M. Jelinek, directement ou indirectement, par Matthews Group Limited ou Paxport Inc., ou l'une ou l'autre de leurs sociétés ou entités affiliées, à l'exception de 25 000\$ d'honoraires versés le 30 août 1993 à Jelinek International pour travaux effectués pour Matthews Middle East and Asia Inc. en Chine. Dans son rapport, M. Nixon fait remarquer qu'un soupçon de népotisme plane sur le choix de Paxport Inc.

Aucun élément de preuve n'est apporté à l'appui de cette déclaration ni rien d'autre qui indiquerait qu'il y a eu intervention de Donald Matthews ou de M. Jelinek, et encore moins qu'il y aurait eu malversation. Le soupçon sans fondement de M. Nixon est, pour reprendre ce que disait le président jeudi dernier, excessif et outrageant.

Depuis quand suffit-il d'un soupçon pour passer une loi contre des Canadiens? Les parties en cause n'ont jamais été en mesure de réfuter ces allégations et fausses accusations de M. Nixon. La présentation par le gouvernement, du projet de loi C-22, constitue un acte de tyrannie.

La dernière partie du volume comporte un examen, paragraphe par paragraphe, du rapport de M. Nixon, ainsi que des renvois à une lettre adressée le 15 décembre 1993 à Stephen Goudge, conseiller juridique de M. Nixon, qui contient une réfutation de certains des faits avancés dans le rapport de M. Nixon. Cette lettre est restée sans réponse, ni de M. Goudge, ni de qui que ce soit d'autre.

[Text]

On page 17, on the competition issue, Mr. Nixon fails to point out that the advance ruling certificate was received from the competition bureau approving all the competitive aspects of this transaction, as required by the terms of the RFP and as a result of the merger provisions under the Competition Act.

• 1125

The real competition in international competition is to develop the whole of the airport as an international hub to compete against New York and Chicago and other U.S airports, to be the gateway to North America from Europe. Mr. Nixon does not explain, although the reasons for the merger were explained to Mr. Nixon, that the merger was for significant business reasons.

These reasons are: (1) an estimated saving of \$110 million in the overall redevelopment of Terminals 1 and 2; (2) an estimated annual saving of \$5 million in the operations of the terminals; (3) there would be one unified marketing effort—on page 18—to develop the airport as a gateway to North America; (4) it would enhance the ability to maximize Canadian industrial benefits, allowing the consortium to compete in the international market and using Pearson as a showcase; (5) it would give great flexibility to the airlines in arranging their parking arrangements, in moving the planes amongst the terminals.

Mr. Vineberg pointed out that there are substantial improvements in the lease terms over Terminal 3, and in fact there are substantial improvements over the LAA lease in Vancouver, both of which were used as precedents.

With regard to the rent, which is raised on page 19, Mr. Nixon says it was \$27 million. It was actually \$28 million. There was another lease for a million a year of a portion of the lands.

Based on the forecasts, which were accepted by Transport Canada and by the Department of Finance, the rent increases progressively, so that rent in year six is \$58 million; in year seven, \$63 million; in year eight, \$80 million.

The rationale for the rent at Pearson was based on the estimated net cashflow at T1 and T2 at the time the bid or proposal was made. Later information provided, and current information indicated, that the actual net cash offered T1 and T2 to the government was \$23.6 million, which is actually \$4 million less than the rent initially starts at. Mr. Nixon, in his analysis, doesn't refer to that, nor does he, in his analysis of the rates of return to Transport Canada, isolate T1 and T2 as separate terminals. His figures include the commercial areas. We believe Terminal 3 rent grossly distorts the rates of return when you look at T1 and T2.

Mr. Nixon criticized the deferral of \$11 million a year in three years, but failed to explain why that deferral was negotiated. The deferral was negotiated because Transport Canada wanted \$100 million to be spent immediately on the development, prior to the partnership being able to negotiate leases with tenants to cover these costs.

[Translation]

À la page 17, à propos de la question de concurrence, M. Nixon omet de signaler que le certificat de décision préalable a été obtenu du Bureau de la concurrence approuvant tous les aspects compétitifs de la transaction, conformément aux conditions de la demande de propositions, et aux dispositions de la Loi sur la concurrence concernant les fusions.

Le vrai défi sur un marché international, c'est de faire de l'ensemble de cet aéroport une plaque tournante qui pourra faire concurrence à New-York, Chicago et à d'autres aéroports américains, plaque tournante qui sera en même temps la voie d'accès de l'Europe en Amérique du Nord. M. Nixon omet de préciser—bien que les raisons lui en aient été expliquées—que de solides justifications commerciales étaient à l'origine de cette fusion.

Les raisons en sont: (1) une économie évaluée à 110 millions de dollars pour l'aménagement général des terminaux 1 et 2; (2) une économie annuelle évaluée à 5 millions de dollars pour l'exploitation des terminaux; (3) un regroupement des efforts de commercialisation—voir page 18—pour faire de l'aéroport la voie d'accès à l'Amérique du Nord; (4) cette fusion faciliterait la maximisation des avantages pour le Canada, en permettant au consortium de se placer avantageusement sur le marché international et d'utiliser l'aéroport Pearson comme opération de prestige; (5) les compagnies aériennes disposeraient d'une plus grande latitude pour le stationnement et le déplacement des avions d'un terminal à l'autre.

M. Vineberg signalait les améliorations considérables des conditions de bail du terminal 3; des améliorations ont également été apportées à Vancouver au bail d'administration des aéroports par les autorités locales, ces deux cas ayant été utilisés comme précédents.

En ce qui concerne le loyer, qui est traité à la page 19, M. Nixon dit qu'il s'élevait à 27 millions de dollars, alors qu'il est en fait de 28 millions de dollars. Il y avait un autre bail, d'une valeur d'un million par an, sur une partie des terres.

En nous basant sur les prévisions, qui ont été acceptées par Transports Canada et par le ministère des Finances, le loyer augmente progressivement, de sorte qu'il s'élève à 58 millions dans la sixième année, à 63 millions dans la septième année et à 80 millions dans la huitième année.

La justification du loyer à l'aéroport Pearson était basée sur l'évaluation de la marge brute d'autofinancement aux terminaux 1 et 2 au moment où la soumission ou proposition a été faite. Les informations fournies par la suite, ainsi que des informations actuelles, indiquent que les liquidités nettes remises au gouvernement par T1 et T2 étaient de 23,6 millions, soit 4 millions de moins que le loyer initial. M. Nixon, dans son analyse, ne fait pas mention de cela et ne traite pas non plus T1 et T2 comme terminaux distincts dans son analyse des taux de rendement pour Transports Canada. Ces chiffres comprennent les aires commerciales. Si l'on fait entrer dans les calculs T1 et T2, le loyer du Terminal 3 fausse considérablement les taux de rendement.

M. Nixon critique le report de 11 millions de dollars par an sur trois ans, mais omet d'en donner les raisons. Ce report a en effet été négocié parce que Transports Canada voulait que 100 millions de dollars soient dépensés immédiatement pour les travaux, avant que les associés ne soient en mesure de négocier avec les locataires des baux pour couvrir ces coûts.

[Texte]

You have to understand that the net cashflow was already going to be paid to the Government of Canada as a lease payment. Therefore, you had to get an increased cashflow to pay for the improvements. Air Canada's lease, we believed, in accordance with the RFP, expired in 1997. What was not disclosed in the RFP and what was not disclosed to us until sometime in May, I believe—it's in the chronology—was that Air Canada's lease was believed by Transport Canada to have been extended by 20 years, with a further two options of 10 years. This was the principal tenant. Nothing can be done on the airport without the participation and agreement of the principal tenant, and that's Air Canada. That was a major and fundamental misrepresentation to all the proponents and severely delayed the negotiations.

[Traduction]

Il convient de souligner que les liquidités nettes allaient déjà être versées au gouvernement du Canada comme paiement du bail. Il fallait donc obtenir des liquidités supplémentaires pour les améliorations. Nous pensions, comme il était dit dans la demande de propositions, que le bail d'Air Canada expirait en 1997, mais ce qui ne figurait pas dans cette demande de propositions et qui ne nous a été révélé qu'en mai, si je ne me trompe—vous le trouverez dans la chronologie—c'est que Transports Canada pensait que le bail d'Air Canada avait été prolongé de 20 ans, avec deux options ultérieures de 10 ans. C'était le locataire principal; or, rien ne peut se faire dans un aéroport sans la participation et l'accord du locataire principal, en l'occurrence Air Canada. C'était là un élément capital qui avait été dissimulé à tous les promoteurs et qui avait considérablement retardé les négociations.

• 1130

The Chairman: We're going to have to move on. Where are you now?

Mr. Baker: On page 20. Mr. Nixon criticizes and says that the ten deductions from gross revenue in the calculation of the rent are unusual in commercial transactions. That statement is patently untrue.

I've given three examples. One of the examples is the collection of taxes. If you collect GST and remit it to the Government of Canada, then you don't get to keep any of it. Why would any tenant pay 30.5%—which was the initial percentage of gross rent—to its landlord for something it gets nothing out of? Why, when it invests the money raised to build the project, would it pay 30.5% of the interest as rent? Why in the subleases to the Crown, where no rent is being paid and you're being paid the hydro, would you pay 30.5% rent to the Crown on the hydro? Mr. Nixon got very poor advice.

With regard to the term of the lease, it was designed to correspond with the term at T3 so that if the Government of Canada took over the airport expiry of those terms, they would be parallel.

This is a criticism of the sole-purpose corporation without recognizing the limitations on it. For ten years there was no ability to carry on any other business. We had to maintain a minimum capital in the corporation of \$61 million, increasing by \$5 million a year for the first five years, and we had already spent \$30 million. We had close to a \$100 million investment into the airport, plus we had the equity of T3, another \$150 million. In effect, the consortium was putting a quarter of a billion dollars at risk to remodel and redevelop Terminals 1 and 2. That money was at risk, and certainly the parties had the wherewithal and the financial viability at that stage to complete the transaction.

On page 24, I would say only that in criticizing the ability to have an RFP, Mr. Nixon fails to take into consideration that if Air Canada is insolvent and paying its rent and if the Government of Canada is nevertheless requiring a new stage of development to be undertaken, the confluence of these two events is extremely unlikely and represents a true scenario of disaster.

Le président: Il va falloir avancer un peu plus vite. Où en êtes-vous?

M. Baker: À la page 20. M. Nixon, à tort, soutient que pour calculer le loyer, il n'est pas d'usage, dans les transactions commerciales, de faire les dix déductions des recettes brutes.

J'ai donné trois exemples, l'un d'entre eux étant la perception des taxes. Si vous percevez la TPS et la remettez au gouvernement du Canada, vous n'en conservez rien. Pourquoi un locataire paierait-il à son propriétaire 30,5 p. 100—pourcentage initial du loyer brut—pour une chose dont il ne tire aucun profit? Pourquoi, quand il place les capitaux réunis pour la construction du projet, paierait-il 30,5 p. 100 des intérêts comme loyer? Pourquoi, dans les sous-locations à la Couronne, où aucun loyer n'est versé et où on vous paie l'électricité, paieriez-vous 30,5 p. 100 de loyer à la Couronne pour l'électricité? M. Nixon a été fort mal conseillé.

Quant au terme du bail, il a été calculé pour correspondre avec celui du T3 afin d'aligner ces termes l'un sur l'autre en cas de prise de contrôle de l'aéroport par le gouvernement du Canada.

C'est là une critique de la société à seule fin sans reconnaître les contraintes qui pèsent sur elle. C'est ainsi que nous ne pouvions, pendant dix ans, effectuer d'autres transactions commerciales. Nous devons maintenir dans la société un capital minimum de 61 millions de dollars, à augmenter de 5 millions par an pendant les cinq premières années, et nous avons déjà dépensé 30 millions de dollars. Nous avions investi près de 100 millions de dollars dans l'aéroport, sans compter les capitaux propres de T3, soit 150 millions de dollars en plus. Le consortium, en fait, risquait ainsi un quart de milliard de dollars pour moderniser et aménager les terminaux 1 et 2. Ces capitaux étaient donc exposés au risque, et les parties avaient certainement, à ce moment-là, les moyens et la viabilité financière nécessaires pour compléter la transaction.

De la page 24 je relèverai simplement qu'en critiquant le fait que nous ayons reçu une demande de propositions, M. Nixon ne tient pas compte du fait que si Air Canada n'est pas solvable et paie son loyer, et si le gouvernement du Canada exige néanmoins que soit entreprise une nouvelle phase de développement, la conjugaison de ces deux états de choses est extrêmement improbable et représente le pire scénario imaginable.

[Text]

You're not getting your rent and you have to build. Transport Canada wants a large facility. Under those circumstances, what solution would be appropriate? The appropriate solution negotiated was that if the government wanted to proceed, then a passenger facility charge would be made available, but that charge would have to be approved by the Government of Canada and only represented cost recovery.

When you look at the Vancouver LAA lease, you will find that there is no restriction in it on the ability of the LAA to charge a PFC. You're also no doubt aware that the Vancouver LAA charges passengers a PFC rate of \$15 for international, \$10 for domestic, and \$5 within the province. We understand that this PFC is in addition to the rents collected from the airlines.

Contrast those charges to the costs to the airlines, at Terminal 3 being approximately \$7.83 and at Terminals 1 and 2 being approximately \$2.34. When the redevelopment is completed after spending \$700 million, the cost to the airlines is projected to reach \$7.68 in current dollars in 2002 and projected to reach \$10.02 in 2033.

The charges at T3 are competitive with other modern international facilities. The Paxport goal was to have T1 and T2 as the gateway of international traffic to North America. These rates certainly appear to be more competitive than Vancouver. Not only that, the airlines chose to go into Terminal 3 and pay higher rents because they wanted to be competitive and have a modern facility.

On page 26, I refer to Mr. Nixon's failure to acknowledge that in the bargaining process the proposal rate of return went from approximately 18.5% to less than 14% as a result of these negotiations.

On page 27, I refer to Mr. Nixon's criticism of non-arm's length transactions. However, what Mr. Nixon fails to say in this report is that the existence of these non-arm's length contracts were the subject of heated discussion and debate during the negotiations in May of 1993. It wasn't September; there was no surprise here.

The principal financial terms of those agreements were disclosed. Special provisions were negotiated in May 1993 to be included in the lease relating to Allders Partnership's interest because of the non-arm's length subject in the sublease of the duty-free space to Allders.

On page 28, Mr. Nixon talks about pricing to the airlines. Mr. Nixon states clearly costs to the airlines for their use of T1 and T2 will rise very substantially by comparison with today. Certainly that is true. Why would anybody expect anything else? No one is going to spend \$700 million to redevelop the terminals without passing these costs on to the users of the terminals.

[Translation]

Vous ne touchez pas vos loyers et vous devez construire. Transports Canada veut des installations d'envergure. Quelle serait la bonne solution, compte tenu de ces circonstances? La bonne solution, celle qui a été négociée, c'est que si le gouvernement voulait prendre cette voie, il fallait imposer des frais de supplément de service, mais ceux-ci devaient être approuvés par le gouvernement du Canada et ne représentaient que le recouvrement des coûts.

Si vous examinez le bail de l'aéroport de Vancouver, pour l'administration des aéroports par les autorités locales, vous constaterez que ces dernières sont libres d'imposer des frais de supplément de service. Vous savez certainement aussi qu'elles imposent aux voyageurs des frais de supplément de service de 15\$ pour les vols internationaux, de 10\$ pour les vols internes et de 5\$ pour les vols intraprovinciaux. Ces frais s'ajoutent aux loyers que paient les compagnies aériennes.

Comparez ces frais aux coûts pour les compagnies aériennes: pour le terminal 3, ceux-ci sont d'environ 7,83\$, pour les terminaux 1 et 2, d'environ 2,34\$. Quand l'aménagement sera achevé, après les dépenses de 700 millions, il est prévu que le coût, pour les compagnies aériennes, atteindra, en 2002, 7,68\$ en dollars actuels, et 10,02\$ en 2033.

Les frais au terminal 3 sont comparables avec d'autres installations aéroportuaires internationales modernes. Paxport s'était donné pour mission de faire de T1 et de T2 le point d'entrée du trafic international en Amérique du Nord. Les taux semblent plus compétitifs qu'à Vancouver. De plus, les sociétés aériennes ont choisi d'utiliser le terminal 3 et de payer des loyers plus élevés parce qu'elles veulent être plus concurrentielles et avoir des installations modernes.

• 1135

À la page 26, je signale que M. Nixon n'a pas reconnu que pendant le processus de négociation, le taux de rendement proposé est passé d'environ 18,5 p. 100 à moins de 14 p. 100.

À la page 27, je parle des critiques formulées par M. Nixon à l'égard des transactions non indépendantes. Cependant, ce que M. Nixon n'a pas dit dans son rapport, c'est que l'existence de ces contrats non indépendants a fait l'objet de discussions animées durant les négociations de mai 1993. Ce n'était pas en septembre; il n'y a pas eu là de surprise.

Les principales modalités financières de ces accords ont été divulgués. On a négocié des dispositions spéciales en mai 1993, dispositions à inclure dans le bail lié aux intérêts du groupe Allders Partnership en raison des éléments non indépendants contenus dans la sous-location à Allders de la boutique hors-taxe.

À la page 28, M. Nixon parle de l'établissement des prix pour les sociétés aériennes. Il dit clairement qu'il en coûtera beaucoup plus cher aux sociétés aériennes, comparativement à aujourd'hui, pour utiliser les terminaux 1 et 2. C'est tout à fait exact. Pourquoi s'attendrait-on à autre chose? Personne ne serait prêt à dépenser 700 millions de dollars à la réfection des terminaux sans recouvrer ces coûts auprès de leurs usagers.

[Texte]

I don't think anyone would suggest that Transport Canada today would spend \$700 million to satisfy Air Canada and the other tenants in Terminals 1 and 2, and not increase their rent. If nothing else, it would have completely destroyed fair competition between the terminals, as Canadian Airlines and other tenants in T3 are paying their costs to be in Terminal 3, and any local airport authority is going to have to do the same thing.

The pricing policy at Terminals 1 and 2 is consistent with the pricing policy for new airports under IATA and Terminal 3's pricing policies.

Furthermore, Mr. Nixon ignored the fact that Air Canada signed a 37-year lease in the complex, thereby accepting the pricing policy.

In conclusion, as I stated previously, I'm not here to impugn the integrity of Mr. Nixon. The 30-day period he was given to conduct this review was far too short and permitted only a superficial review and has led to an overwhelming number of factual errors and omissions of fact and misinterpretation of documents. Perhaps that misinterpretation arose because he never had time to consult the lawyers who were drafting the documents and negotiating them.

Furthermore, because the process was secretive, we did not have an opportunity to make representations with regard to the statements made to Mr. Nixon or by Mr. Nixon in his report prior to those statements being public.

In the final analysis, the Nixon report contains a multitude of factual errors, incorrect statements and misrepresentations, and amazing omissions. How he could have missed the approval of the Treasury Board and the Privy Council order is unfathomable.

Mr. Fontana: How you could have missed the translation. . .
[Inaudible—Editor]

The Chairman: Joe, order, please. Order.

Mr. Baker: Every negative statement and conclusion can be rebutted, and is rebutted in the material. The Nixon report is so fatally flawed that it cannot be relied on by any fair or reasonable person. Certainly it cannot be relied on as the basis for implementing legislation to deprive Canadians of their property and their right to go to court to protect their property and reputations.

In summary, Bill C-22 denies the right of the parties to go to court to seek fair compensation for property expropriated in accordance with established principles under the Expropriation Act of Canada, international standards of the United Nations or NAFTA, or any of the five treaties, for the protection of investments of foreigners in Canada. Investors from the United States, Mexico, Czech Republic, Hungary, Poland, Uruguay, the former Soviet Union, and Argentina have greater protection of their property and investments in Canada than do Canadians.

[Traduction]

Personne ne pourrait proposer que Transports Canada dépense 700 millions de dollars pour répondre aux besoins d'Air Canada et des autres locataires des terminaux 1 et 2 sans pour autant augmenter le loyer, ne serait-ce que parce que cela détruirait complètement la concurrence loyale entre les terminaux, puisque la société aérienne Canadian et les autres locataires du terminal 3 paient les frais nécessaires pour utiliser ce terminal. D'ailleurs, les autorités de tout aéroport local devront en faire autant.

La politique d'établissement des prix à l'égard des terminaux 1 et 2 est conforme à la politique applicable aux nouveaux aéroports, selon l'accord relatif au transport aérien international et selon les politiques tarifaires du terminal 3.

En outre, M. Nixon n'a pas tenu compte de ce que Air Canada a signé un bail de 37 ans à l'égard du complexe, acceptant de ce fait la politique de tarification.

Pour conclure, comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas ici pour mettre en doute l'intégrité de M. Nixon. On lui a donné une période de 30 jours pour faire cet examen, ce qui était nettement insuffisant, et on ne lui a laissé le loisir que de faire une étude superficielle donnant lieu à une quantité énorme d'erreurs et d'omissions sur les faits et à une mauvaise interprétation des documents. Cette interprétation erronée vient sans doute de ce qu'il n'a pas eu le temps de consulter les avocats qui ont rédigé les documents et participé aux négociations.

En outre, puisqu'il s'agissait d'un processus secret, nous n'avons pas eu la possibilité de répondre aux déclarations faites à M. Nixon ou par lui dans son rapport, avant que ces déclarations soient rendues publiques.

En dernier analyse, le rapport Nixon contient une multitude d'erreurs sur les faits, de déclarations inexactes et d'omissions étonnantes. Cela dépasse l'entendement qu'il ait pu omettre le fait que le Conseil du Trésor et le Conseil privé avaient donné leur approbation.

M. Fontana: Comment il ait pu omettre la traduction. . .
[Inaudible—Rédacteur]

Le président: Joe, à l'ordre, s'il vous plaît. À l'ordre.

M. Baker: Il est possible de réfuter chaque déclaration et chaque conclusion négatives, ce qui est fait dans le document. Les lacunes du rapport Nixon sont rédhibitoires et personne ne pourrait, de façon équitable ou raisonnable, se fier à ce rapport. On ne saurait certes se fonder sur ce document pour mettre en oeuvre une loi privant les Canadiens de leurs biens et de leur droit d'en appeler aux tribunaux pour protéger leur réputation et leurs biens.

En résumé, le projet de loi C-22 nie aux parties le droit de faire appel aux tribunaux pour obtenir une juste compensation à l'égard des terrains expropriés conformément aux principes établis sous le régime de la Loi sur l'expropriation, des normes internationales des Nations Unies ou de l'ALÉNA, ainsi que de chacun des cinq traités qui protègent les investissements des étrangers au Canada. Les investisseurs des États-Unis, du Mexique, de la République Tchèque, de la Hongrie, de la Pologne, de l'Uruguay, de l'ex-Union soviétique et de l'Argentine jouissent d'une meilleure protection de leurs biens et de leurs investissements, au Canada, que les Canadiens.

[Text]

Bill C-22 denies the right to defend their names and reputations. It fails to provide compensation to pay third parties who have claims against the partnership. It does not cancel those claims, and the partnership will still have to pay those claims. Schiphol Airport is one example of a claim made.

[Translation]

Le projet de loi C-22 nie leur droit de défendre leurs noms et leurs réputations. Le projet de loi ne prévoit pas de compensation à l'égard des tiers qui pourraient présenter des revendications contre la société. Il n'a pas pour effet d'annuler ces revendications et la société devra toujours les acquitter. L'aéroport Schiphol en est un bon exemple.

• 1140

Finally, it absolves Mr. Nixon and all those involved in cancelling the transactions from any liability. Nobody has the right to go to court to challenge them in an open court. Bill C-22 denies fundamental rights that exist in the current Canadian law. It is a special piece of legislation; it is punitive; it is confiscatory; it's arbitrary; it leaves up to the discretion of the minister what costs, if any, can be compensated.

And if anybody thinks that the negotiations are true negotiations under those circumstances, Mr. Wright has taken the position that he is not negotiating. He is auditing, and he will make recommendations. There is no fair bargaining. There is no negotiation going on, gentlemen. It is restricted and under the compulsion of a piece of legislation that is truly unprecedented. It denies the rights of the parties to defend their names and reputations in court and makes a mockery of fair negotiations.

My recommendation to you, Mr. Chairman and the members of your committee, is that Bill C-22 be recommended to be withdrawn immediately. This matter can be referred under existing law to the courts. If the government can establish in a court of law that contracts were illegally obtained, then the judge hearing that case can determine what the consequences should be under Canadian law. If there is any illegal activity, we would like to know.

There is no need to have a judicial inquiry. Many members have raised that issue. If we go to court, you don't need a judicial inquiry. Judicial inquiries are usually called where there is no opportunity to be in court. We have an opportunity here to be in court. The government wants to cancel these contracts. Let's go to court under established law and find out what's gone wrong, and find out if there was anything unlawful, find out if there was anything criminal and, if there isn't, let the contracts stand.

Or if the government wants to change its policy—we do not deny that the government has the right to change its policy—then let the government go to court and expropriate under established law. It can take over the airport immediately under expropriation and get on with developing the airport in any way it wants, but let's do it in accordance with civilized procedures in an open court where the witnesses can be examined and cross-examined, period.

Thank you, Mr. Chairman. I appreciate your indulgence and the indulgence of members of the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Mr. Matthews, did you want to get right to your report, please?

Enfin, le projet de loi dégage de toute responsabilité M. Nixon et les autres personnes qui ont participé à l'annulation des transactions. Personne n'a le droit de les amener devant les tribunaux. Le projet de loi C-22 nie les droits fondamentaux qui existent dans le droit actuel au Canada. Il s'agit d'une mesure législative spéciale, punitive, arbitraire, qui permet des confiscations et concède au ministre le pouvoir discrétionnaire de déterminer quelles seront les compensations, s'il y en a.

Personne ne peut croire, dans de telles circonstances, qu'il s'agit de vraies négociations et M. Wright est lui d'avis qu'il n'y a pas là de négociation. Il fait une vérification et formulera des recommandations. Il n'y a pas de négociation équitable. Cette mesure législative sans précédent limite toute négociation. Elle nie le droit des parties de défendre leurs noms et leurs réputations devant les tribunaux et tourne en dérision le principe de la négociation équitable.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous recommande par conséquent de demander que le projet de loi C-22 soit immédiatement retiré. Cette affaire peut être portée devant les tribunaux selon les lois actuelles. Si le gouvernement peut établir, devant un tribunal, que les contrats ont été obtenus de façon illégale, le juge compétent rendra une décision en application des lois du Canada. S'il y a eu activité illégale, nous aimerions en être avisés.

Il n'est pas nécessaire de faire une enquête judiciaire. Plusieurs députés ont soulevé cette question. Si la chose est portée devant les tribunaux, il est inutile de faire une enquête judiciaire. De telles enquêtes sont généralement nécessaires lorsqu'il n'est pas possible d'en référer aux tribunaux. Dans ce cas-ci, l'affaire peut être réglée par un tribunal. Le gouvernement souhaite annuler ces contrats. Demandons aux tribunaux d'appliquer les lois qui existent et de déterminer ce qui a été mal fait, s'il y a eu quelque chose d'illégal, s'il y a eu délit. Sinon, laissons les contrats tels quels.

Ou si le gouvernement souhaite modifier sa politique—nous ne nions pas que le gouvernement a le droit de faire une telle chose—eh bien, que le gouvernement aille devant les tribunaux et fasse les expropriations nécessaires conformément au droit établi. Il peut immédiatement exproprier l'aéroport et l'exploiter de la façon qu'il veut, mais qu'il le fasse alors selon les règles civilisées devant un tribunal, ou l'on pourra interroger et contre-interroger les témoins, point final.

Merci, monsieur le président. Je vous remercie, vous et les députés, de votre indulgence.

Le président: Merci, monsieur Baker.

Monsieur Matthews, pourriez-vous nous faire votre exposé, s'il vous plaît?

[Texte]

Mr. Donald Matthews (Chairman, Matthews Group Limited): Thank you very much, Mr. Chairman. I am here, Mr. Chairman, and I have two objectives. The first thing I want to do is to have my name and the name of everyone associated with this project cleared in every way. I feel the Nixon report has reflected badly on me and those associated with the project and, I think, unfairly so.

My second objective is to have whatever is an appropriate settlement established by an impartial process, either using the Expropriation Act or going to a judicial inquiry. I would be quite happy with either one, and I would be quite happy to follow whatever they recommend. That's where we are.

As you are aware, Mr. Chairman, I am chairman of the Matthews Group Limited. The corporation is one of the members of the Paxport Group that was a successful respondent to the March 1992 request for proposals for the terminal redevelopment project to redevelop Terminals 1 and 2 at Pearson Airport. It has been well documented by your officials that the process that saw the selection of Paxport was fair and impartial.

I would like to take some time this morning to review the events that have led to these hearings and ask whether all concerned are being well served by the process the government is following.

[Traduction]

M. Donald Matthews (président, Matthews Group Limited): Merci beaucoup, monsieur le président. Si je viens témoigner devant vous, monsieur le président, c'est que j'ai deux objectifs. Premièrement, je souhaite que mon nom et le nom de toutes les personnes associées à ce projet soient nettoyés de toute tache. J'estime que le rapport Nixon a entaché ma réputation et celle de ces personnes, injustement, à mon avis.

Deuxièmement, je souhaite obtenir un règlement approprié, par un processus impartial, soit par voie d'application de la Loi sur les expropriations, soit par enquête judiciaire. Je serai satisfait de l'un ou l'autre, et je m'empresserai de suivre la recommandation. Voilà quelle est notre situation.

Comme vous le savez, monsieur le président, je suis président de Matthews Group Limited. Notre société fait partie du groupe Paxport qui a répondu avec succès à l'appel d'offres de mars 1992 à l'égard du projet de réfection des terminaux 1 et 2 de l'aéroport Pearson. Vos fonctionnaires ont bien démontré que le processus de sélection du groupe Paxport a été équitable et impartial.

Permettez-moi de prendre quelques instants ce matin pour passer en revue les événements qui ont mené à la tenue de vos audiences et pour demander si le processus utilisé par le gouvernement a bien servi toutes les parties concernées.

• 1145

As you know, after its selection the Paxport Group combined with the owners of Terminal 3 to create the T1T2 Limited Partnership, which acquired the lease to Terminals 1 and 2 at Pearson.

The partnership was approached by the Clerk of the Privy Council in October 1993 to delay taking possession of the terminals in order to give any newly elected government an opportunity to review the soundness of the legal, financial and economic arrangements with regard to the airport.

I was in favour of such a review, and the partnership cooperated and agreed to a delay, in the belief the partnership would be dealt with fairly and properly. We all knew there was nothing wrong or improper with our transaction. Indeed, we knew it was a good deal for Canada. The Department of Transport negotiated a very good deal for the people of Canada—this is a new addition I dreamt up this morning and isn't in the brief.

You may ask what makes it so good. First, if you follow the local airport authority route, a surcharge would be put on every passenger of up to \$10 a head. It will cost the airlines and the travelling public, because they pass it on, an additional \$800 million over the next 10 years and an estimated \$7.7 billion over the 57-year term of the contract. The last numbers really don't mean much because you're projecting on passenger growth. You get projections on top of projections and it ends up not being very good.

Comme vous le savez, après avoir été choisi, le groupe Paxport s'est associé aux propriétaires du terminal 3 pour créer la société T1T2 Limited Partnership, qui a par la suite acquis le bail des terminaux 1 et 2 à Pearson.

En octobre 1993, les associés ont été contactés par le greffier du Conseil privé qui leur a demandé de retarder la prise de possession des terminaux pour donner au gouvernement récemment élu le temps d'établir la régularité des arrangements légaux, financiers et économiques pris au sujet de l'aéroport.

J'étais en faveur de cet examen et les associés ont fait preuve d'esprit de coopération et ont accepté de retarder la prise de possession, convaincus qu'il seraient traités avec justice. Nous savions tous qu'il n'y avait rien d'irrégulier ou de répréhensible dans la transaction. En fait, nous savions que c'était une bonne affaire pour le Canada. Le ministère des Transports avait négocié une excellente affaire pour la population canadienne; ce passage ne figure pas dans le mémoire, j'y ai pensé ce matin.

Vous allez me demander en quoi cette affaire était si excellente. Pour commencer, des autorités aéroportuaires locales auraient imposé à chaque passager des frais de supplément de service pouvant aller jusqu'à 10\$ par personne. Ces coûts se répercuteraient sur les compagnies aériennes et sur le public et ils s'élèveront à 800 millions de dollars supplémentaires au cours des 10 prochaines années, et pourraient aller jusqu'à 7,7 milliards de dollars d'ici la fin du contrat signé pour 57 ans. Les derniers chiffres n'ont pas grande signification car ils sont fondés sur des projections quant à l'augmentation du trafic. Quand on superpose projections sur projections, les résultats finissent par être très incertains.

[Text]

The second reason it's a good deal—\$800 million isn't bad over 10 years—is that the Government of Canada picks up the risk associated with the project. If you do it yourselves you have to finance it. That would add \$700 million to \$800 million to the national debt.

Third, had the project proceeded last November, an estimated 14,500 jobs would have been created by now. The impact on the construction industry in the greater Toronto area would have been sensational. The impact on families would have been heart-warming to see. I want to say to you, Mr. Chairman, we stand prepared to go out and do the job for you now. There's no doubt about it.

Fourth, the proposed Paxport project held out the opportunities for Canadians to provide skills required to develop airports around the world. The number of potential jobs associated with the expansion of engineering, architectural, construction and industrial facilities would have dwarfed the 14,500 jobs associated with Pearson.

Fifth, we would have made every effort to have Pearson developed as the gateway to this part of North America. We have lost important time. Time is not on our side in this area because you have to negotiate with the carriers and follow through. The aircraft they expect to have 10 years from now will fly anywhere in the world and they will be double-decker buses.

If you're flying from Europe to Toronto 10 years from now, you will probably have to land in Chicago and take a smaller aircraft from Chicago back to Toronto. We are making every effort, and it is extremely important that we not miss an opportunity. Toronto must remain a central airport in Canada and in this part of North America. But you have to have people with creativity, imagination and drive to do these things and we have them. I think it was a hell of a deal.

Mr. Nixon was subsequently appointed, and I think his report was done with haste and without due process. He certainly never interviewed me and he didn't interview anybody I am associated with except my son, Peter Kozicz, and I guess Peter Coughlin. He certainly didn't interview me, and I have been involved in the doggone thing right from its very beginning.

He didn't even interview the chief negotiator for the government. The government had a negotiator who was certainly very tough. However, he did not interview him. I don't know why.

It wasn't an easy thing to handle, I'll tell you. Our proposal was resubmitted in the middle of July 1992. It was 80 pounds of paper. I can tell you something. You wouldn't read it in a month, if you went to read that proposal, let alone all of the subsequent legal documents associated with it. It's a mind-boggling, very complicated situation that has to be treated properly and fairly.

I want to get into some numbers here with you, Mr. Chairman.

[Translation]

En second lieu, c'est une excellente affaire—étalés sur une période de 10 ans, 800 millions de dollars, ce n'est pas mal—parce que le gouvernement du Canada assume le risque associé au projet. Si vous le faites vous-mêmes, c'est vous qui devez financer. Cela ajouterait 700 à 800 millions de dollars à la dette nationale.

Troisièmement, si le contrat avait été conclu en novembre dernier, aujourd'hui nous aurions environ 14 500 emplois de plus. L'impact sur l'industrie de la construction de la région de Toronto aurait été sensationnel. L'impact sur les familles aurait fait chaud au cœur. Je tiens à vous le dire, monsieur le président, si vous nous le demandez, nous sommes prêts à faire ce travail aujourd'hui. Cela ne fait pas de doute.

Quatrièmement, le projet Paxport permettait aux Canadiens de mettre leurs compétences en matière d'aménagement aéroportuaire à la disposition des autres pays du monde. Comparés au nombre d'emplois qu'aurait pu produire l'expansion des secteurs du génie, de l'architecture, de la construction et des aspects industriels, les 14 500 emplois prévus pour Pearson auraient été une goutte d'eau dans la mer.

Cinquièmement, nous aurions fait des efforts considérables pour faire de Pearson la porte d'entrée vers cette région de l'Amérique du Nord. Nous avons maintenant perdu un temps précieux. Dans ce domaine, lorsqu'il faut négocier avec les transporteurs et donner suite dans divers secteurs, le temps n'arrange pas les choses. Les appareils dont disposeront les transporteurs dans 10 ans pourront voler n'importe où au monde et ce seront des appareils à double pont.

Dans 10 ans, si vous prenez l'avion entre l'Europe et Toronto, il faudra probablement que vous atterissiez à Chicago et que vous preniez un appareil plus petit entre Chicago et Toronto. Nous faisons des efforts considérables et il est important de saisir toutes les occasions qui s'offrent. Toronto doit rester l'aéroport central du Canada et de cette région de l'Amérique du nord. Mais pour ce faire, il faut des gens créatifs, des gens d'imagination et d'enthousiasme. Je continue à penser que c'était une sacrée bonne affaire.

Par la suite, M. Nixon a été nommé et, à mon avis, son rapport a été préparé dans la précipitation, sans l'étude approfondie qui s'imposait. Il ne s'est certainement pas donné la peine de me parler, il n'a parlé avec personne parmi les gens qui m'entourent, à l'exception de mon fils, Peter Kozicz, et probablement Peter Coughlin. En tout cas, il n'a pas demandé à me parler et pourtant, j'avais participé à toute cette affaire dès le début.

Il n'a même pas demandé à parler au négociateur en chef du gouvernement. Le gouvernement a nommé un négociateur particulièrement dur. Toutefois, il n'a même pas demandé à lui parler, je ne sais pas pourquoi.

Je peux vous dire que ça n'a pas été facile. Notre proposition a été soumise à nouveau à la mi-juillet 1992. Il s'agissait de 80 livres de papier; je ne vous raconte pas des histoires. On n'aurait pas pu lire cette proposition en un mois, sans parler de toute la paperasserie légale qui est venue plus tard. C'est une situation très complexe, effarante, et il faut faire les choses dans les règles et avec justice.

Monsieur le président, permettez-moi de passer en revue quelques chiffres.

[Texte]

As for the Paxport Group and the partnership, this was certainly no short-term deal for us. We spent a lot of money on it, as you'll find. It took nine months and three days from December 7, 1992, to October 7, 1993, to negotiate and close.

On the private sector side, the Paxport Group expended, prior to the RFP, \$2.5 million for the preparation. From March 1992, when the RFP was called, to February 1994, we spent an additional \$29.6 million. The total was over \$32 million.

This is all in the report, but I want to tell you how that money was spent: 18.9% for legal costs; 18.8% for architecture and engineering; 15.5% for salaries and employee costs; 13.5% for technical and operational consultants; 7.7% for financing; 6.2% for acquisition costs; 5.9% for financial consultants; 5.6% for office and general expenses; and 3.5% for consultants for government relations. I'm pretty cheap, you know.

Mr. Fontana: That's \$1 million, though.

Mr. Matthews: That's right, over four years. The balance, 4.4%, was spent on public relations consulting, advertising, insurance, building permits, bank charges, and the Air France relocation.

The government also had significant expenses. I don't know what they were.

The transaction involved these groups: Department of Justice; Department of Finance; Treasury Board; Bureau of Competition Policy; Department of Transport; plus outside counsel from Cassels, Brock & Blackwell and Deloitte Touche.

I want you to know that if you're sitting in my shoes and you're trying to negotiate with the government, all those departments and everything, you need some advice. You need somebody telling you where the road map is or you won't make it through. That's what government consultants are, in my mind.

To add some perspective, the Paxport Group's lobbying costs—if you want to call it lobbying—from March 1992—that's when the RFP was called—through to January 1993 were \$130,000. That's what Don Matthews had something to do with.

The other was ATG and that was up to the Claridge Group. I didn't spend that. I spent \$130,000 during that period. If you want to know, prior to March 1992 we spent \$82,000. Joe, you have to admit that's peanuts.

By the way, we had five consultants advising us over four years for these kinds of numbers. For anybody to think that this is a gravy train, they're on the wrong track. Don Matthews is pretty parsimonious when it comes to spending money like this.

From January 14, 1993, to February 1994 we spent \$122,000.

[Traduction]

Pour le groupe Paxport et la société, ce n'était certainement pas considéré comme une affaire à courte échéance. Comme vous le verrez, cela nous a coûté très cher. Il a fallu neuf mois et trois jours, du 7 décembre 1992 au 7 octobre 1993, pour négocier et signer.

Du côté du secteur privé, le groupe Paxport a pris de l'expansion avant la demande de propositions. Entre mars 1992, quand la demande de propositions a été lancée, et février 1994, nous avons dépensé 29,6 millions de dollars supplémentaires, pour un total de plus de 32 millions de dollars.

Tout cela figure dans le rapport, mais je tiens à vous dire comment cet argent a été dépensé: 18,9 p. 100 pour les frais d'avocat; 18,8 p. 100 pour des travaux d'architecture et de génie; 15,5 p. 100 pour les salaires et les coûts associés aux employés; 13,5 p. 100 pour les experts-techniques et opérationnels; 7,7 p. 100 pour le financement; 6,2 p. 100 pour les coûts d'acquisition; 5,9 p. 100 pour les experts-financiers; 5,6 p. 100 pour les frais de bureau et frais généraux; et enfin, 3,5 p. 100 pour les experts-conseils du côté des relations avec le gouvernement. Vous savez, tout cela est très bon marché.

M. Fontana: Mais cela fait tout de même un million de dollars.

M. Matthews: Exactement, étalé sur une période de quatre ans. Enfin, les 4,4 p. 100 qui restent: experts en relations publiques, publicité, assurance, permis de construction, frais bancaires et, enfin, le déménagement d'Air France.

Le gouvernement a lui aussi eu des frais considérables. Je ne sais pas à combien cela s'élève.

La transaction mettant en cause les groupes suivants: le ministère de la Justice, le ministère des Finances, le Conseil du Trésor, le Bureau de la politique de concurrence; le ministère des Transports et des experts indépendants de la firme Cassels, Brock et Blackwell et de la firme Deloitte Touche.

Inutile de vous dire que quelqu'un dans ma position, qui essaie de négocier avec le gouvernement et avec tous ces ministères, etc., a vraiment besoin de conseil. On a besoin de quelqu'un pour vous guider, sinon c'est impossible. À mon avis, voilà à quoi servent les experts du gouvernement.

Pour vous donner un ordre d'idées, les coûts de lobbying du groupe Paxport—si on peut parler de lobbying, à partir de mars 1992—date à laquelle la demande de propositions a été lancée—et jusqu'en janvier 1993, ce sont élevés à 130 000\$. Voilà ce dont Don Matthews s'occupait.

D'autre part, il y avait ATG, mais cela relevait du groupe Claridge. Ce n'est pas moi qui ai dépensé cela. J'ai dépensé 130 000\$ pendant cette période. Si vous voulez savoir, avant mars 1992, nous avons dépensé 82 000\$. Joe, vous devez reconnaître que ce n'est rien du tout.

• 1155

Soit dit en passant, sur une période de quatre ans, nous avons eu cinq experts-conseils pour nous conseiller. Si certains pensent que c'est le pactole, ils se trompent du tout au tout. En fait, Don Matthews est plutôt parcimonieux.

Entre le 14 janvier 1993 et février 1994, nous avons dépensé 122 000\$.

[Text]

Mr. Chairman, I'm doing my very best, but you have to understand that this is extremely important to me as an individual. I feel I have been abused by the Nixon report, and it's very important to me that I have my day here.

Mr. Chairman, we're not arguing with the right of the Government of Canada to make policy changes, and I want you to know that I agree with that. We have no complaints about the Government of Canada changing the policy of a previous government. We do, however, expect to have impartial due process and fair treatment.

Here's one I want to get in. I want you to know that this came from me. It didn't come from the people who were here on Thursday.

In my memory, the only parallel was the treatment of Japanese Canadians during World War II. I'm being very serious now. I'm being really serious. Trampling on people's rights was not proper then and it's not proper now.

I want to echo the fact that this legislation treats us differently than other nationals doing business in Canada could be treated under treaty, and I wonder if that's fully appreciated as being an unacceptable type of process.

Mr. Chairman, I've always been proud to be a Canadian. I was born and raised here. I graduated from Queen's University as a civil engineer because the Mackenzie King government allowed veterans to go to university and they paid for my tuition. They gave me \$60 a month to live on, and I could and did live on it, and that got me through university. I would not have gone to university without that legislation. I've always appreciated it, and I try to repay the government by making lots of profits and paying taxes. I'm a World War II veteran, as has been implied.

As Mr. Fontana, the member from London East, will know, I've been involved in my community at the local, provincial, and national levels for virtually all of my life. The highlights of Donald Matthews's life are listed at the back. I'd recommend that you look at the number one item on the list. I have nine children and fifteen grandchildren. The sixteenth is due in August. That's a big family, which we enjoy very much.

Mr. Chairman, I have always acknowledged, appreciated, and been genuinely grateful to those who have supported and participated in the democratic process in this country. Those of you who know my family know that we had different political persuasions, but I respect everybody who is involved.

You don't have to be a member of Parliament—I ran twice and didn't get elected—but you should be involved in supporting, working with, or assisting in some way in your community. I think political involvement is very important.

[Translation]

Monsieur le président, je fais tout mon possible, mais vous devez comprendre que c'est une question qui me tient particulièrement à coeur, personnellement. J'ai l'impression que le rapport Nixon m'a fait un tort non mérité, et je tiens absolument à me défendre ici.

Monsieur le président, nous ne contestons pas que le gouvernement du Canada a le droit de changer sa politique, je tiens à ce que vous sachiez que je suis d'accord. Que le gouvernement du Canada change la politique d'un gouvernement précédent, nous n'avons rien contre ça. Par contre, nous nous attendons à être traités avec impartialité et justice.

Voilà un argument que je tiens à exposer. Je veux aussi que vous sachiez d'où cela vient. Cela ne vient pas des gens qui étaient là jeudi.

Si je me souviens bien, la seule situation à laquelle on puisse comparer cela, c'est celle des Canadiens japonais pendant la Seconde Guerre mondiale, et je suis tout à fait sérieux, je vous l'assure. Ce n'était pas normal alors de piétiner les droits des gens, ce n'est pas non plus normal aujourd'hui.

Je répète ce qu'on a déjà dit, cette loi ne nous traite pas comme elle traite tous ceux qui font des affaires au Canada; je me demande si cela est bien compris et si c'est considéré comme une situation acceptable.

Monsieur le président, j'ai toujours été fier d'être Canadien. Je suis né ici et j'ai été élevé ici. J'ai obtenu un diplôme de génie civil à l'Université Queen's parce qu'à l'époque, le gouvernement Mackenzie permettait aux anciens combattants d'aller à l'université et c'est ce gouvernement qui a payé mes frais de scolarité. Il m'a donné 60\$ par mois pour vivre, et à l'époque, c'était possible, et cela m'a permis d'aller à l'université. Sans cette loi-là, cela n'aurait pas été possible. Je l'ai toujours apprécié et j'ai essayé de rembourser le gouvernement en faisant beaucoup de bénéfices et en payant des impôts. Je suis un ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, vous avez dû le déduire de ce que j'ai dit.

Comme M. Fontana, le député de London-Est, le sait, je me suis beaucoup impliqué dans ma communauté aux niveaux local, provincial et national, et cela pratiquement toute ma vie. Quant aux points saillants de la vie de Donald Matthews, vous les trouverez au dos de ce document. Je vous recommande de regarder la première mention sur cette liste. J'ai neuf enfants et 15 petits-enfants. Le seizième doit arriver au mois d'août. C'est une grosse famille, et nous en sommes très fiers.

Monsieur le président, j'ai toujours reconnu l'importance du processus démocratique dans ce pays, j'en ai toujours été profondément reconnaissant à tous ceux qui l'ont soutenu et qui l'ont rendu possible. Ceux d'entre vous qui connaissent ma famille savent que nous sommes d'une persuasion politique différente, mais je respecte les opinions de tous ceux qui s'impliquent.

• 1200

Il n'est pas nécessaire d'être député au Parlement—je me suis présenté deux fois et je n'ai pas été élu—mais l'important, c'est de soutenir sa communauté, de collaborer, de l'aider d'une façon ou d'une autre. À mon avis, cette participation politique est très importante.

[Texte]

Let me say this to you. When I was at Queen's University, I was president of the CCF club for two years.

The Chairman: Was that a wrap-up?

Mr. Matthews: No, I have just a couple more, please.

Under the circumstances, I request that your government call upon the Chief Justice of the Supreme Court of Canada to appoint a judge to carry out a full judicial inquiry into the granting of the contracts for Pearson International Airport to the T1T2 Limited Partnership and into the cancellation thereof. I believe the public is entitled to know the truth, and we, as Canadians, are entitled to justice.

Mr. Nixon's report has resulted in an injustice to me, to all the companies that formed our consortium, and to all the people who worked for us and for Her Majesty. This injustice must be corrected.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Matthews, for your candid submission. I have just one quick question. I have to ask this of you.

Mr. Matthews: Yes.

The Chairman: You had a deal in which you said the paperwork weighed 80 pounds.

Mr. Matthews: Yes, that's the proposal.

The Chairman: You spent around \$6 million in legal costs.

Mr. Matthews: That's right.

The Chairman: You are not a stupid man. You knew the political lay of the land when this deal was consummated. Did you know you were entering into an agreement without a cancellation clause?

Mr. Matthews: Let me say this—

The Chairman: No, but did you know?

Mr. Matthews: No, I didn't know.

The Chairman: So you were going into a deal in which you didn't even know there was a cancellation clause. There was no cancellation clause.

Mr. Matthews: No, I did not know that. I didn't get involved in those details of the negotiations. That's correct.

The Chairman: That's a major detail.

Mr. Matthews: Wait a minute. I have signed a fair number of contracts over the years. My guess is that 50% of them have cancellation clauses and 50% of them don't. I don't know what the real numbers are.

The Chairman: We're not going to go into what deals were struck with whom. There are going to be deals where you know the individuals personally, or reputations are on the line, etc.

Granted, I'm sure business people across this land enter agreements without cancellation clauses, but this was a heck of a deal. It was a hell of a responsibility. I can't believe you didn't even know there no cancellation clause.

[Traduction]

Et je vais vous dire une chose: quand j'étais à l'Université Queen's, j'ai été président du club CCF pendant deux ans.

Le président: Vous aviez terminé?

M. Matthews: Non, encore une ou deux observations, si vous le voulez bien.

Dans ces circonstances, je demande à votre gouvernement de contacter le juge en chef de la Cour suprême du Canada pour que celui-ci nomme un juge pour tenir une enquête judiciaire au sujet des contrats accordés à la société T1T2 Limited Partnership pour l'Aéroport international Pearson et au sujet de l'annulation de ces contrats. À mon avis, le public a le droit de connaître la vérité et, en notre qualité de Canadiens, nous avons droit à la justice.

Le rapport de M. Nixon a abouti à une injustice envers moi-même et envers toutes les compagnies qui ont formé notre consortium, sans compter tous les gens qui ont travaillé pour nous et pour le service de Sa Majesté. Cette injustice doit être rectifiée.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Matthews, pour votre intervention sincère. J'ai une question très courte que je dois absolument vous poser.

M. Matthews: Oui.

Le président: Vous avez dit que la paperasserie pour la transaction pesait 80 livres.

M. Matthews: Oui, c'est la proposition.

Le président: Vos frais juridiques se sont élevés à environ six millions de dollars.

M. Matthews: C'est exact.

Le président: Vous n'êtes pas un homme stupide. Quand ces contrats ont été signés, vous saviez quelle était la situation politique du moment. Est-ce que vous saviez que vous étiez en train de signer un accord qui ne contenait pas de clause de résiliation?

M. Matthews: Je vais vous dire une chose. . .

Le président: Non, mais le saviez-vous?

M. Matthews: Non, je ne le savais pas.

Le président: Autrement dit, vous ne saviez même pas que l'affaire que vous étiez en train de signer ne contenait pas de clause de résiliation. Il n'y avait pas de clause de résiliation.

M. Matthews: Non, je ne le savais pas. Je ne me suis pas occupé de ces détails des négociations, c'est exact.

Le président: C'est un détail majeur.

M. Matthews: Attendez un instant. Au cours des années, j'ai signé pas mal de contrats. J'imagine que la moitié devaient avoir des clauses de résiliation et l'autre moitié n'en avait pas. Je ne sais pas exactement quelle est la proportion.

Le président: Ce n'est pas ce qui nous intéresse. Dans certains cas, vous connaissez personnellement les gens avec qui vous signez, il y a des réputations qui sont en cause, etc.

Je suis certain qu'il y a beaucoup d'hommes d'affaires qui signent sans arrêt des contrats qui ne comportent pas de clause de résiliation, mais vous devez reconnaître que c'était un sacré contrat. C'était une sacrée responsabilité. J'ai du mal à croire que vous n'ayez pas su qu'il n'y avait pas de clause de résiliation.

[Text]

Mr. Baker: Mr. Matthews was not involved in the detailed negotiation of the contracts.

The Chairman: Thanks, Mr. Baker, but I was asking Mr. Matthews.

Mr. Baker: I think there's something that somebody's missed here. I would point out that the Allders agreements did have cancellation clauses. They were negotiated with the Government of Canada and they're being cancelled under Bill C-22. It was futile to have a cancellation clause.

The Chairman: I've already heard your submission on your perception of where the negotiations are right now in that regard.

We'll move to questioning.

Mr. Guimond, do you want to begin, please?

M. Guimond: Oui merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous les deux pour votre présentation et je dois vous dire que j'ai appris beaucoup de choses sur votre sentiment concernant l'enquête de Robert Nixon.

Monsieur Matthews, je voudrais ajouter seulement un petit commentaire introductif. Vous avez mentionné verbalement et vous avez aussi écrit dans les *highlights* de votre présentation que vous avez neuf enfants et 15 petits-enfants. J'espère que je peux vous questionner même si je n'ai que deux enfants. J'espère que je ne suis pas un moins bon citoyen parce que je n'ai eu que deux enfants. J'aurais aimé en avoir plus mais. . .

De façon plus sérieuse, au point 8, vous mentionnez que vous avez *ran unsuccessfully for elections in 1968 and 1972*.

• 1205

It was in the federal general election? For what party?

Mr. Matthews: The Progressive Conservative Party.

M. Guimond: D'accord.

Donc, on pourrait dire, puisque vous avez été aussi président du Parti progressiste-conservateur du Canada de 1971 à 1974, que vous aviez de bonnes relations avec ce parti. Dans la communauté on peut vous considérer comme un «bleu», c'est le nom que l'on vous donnerait au Québec.

Oui? Est-ce exact?

Mr. Matthews: Well, I have found that every political party I have been associated with has. . . For anyone to suggest that he is good with everybody isn't recognizing the reality, because there are people in every party who like each other and don't like each other and various groups. I'm sure the members of Parliament have all felt that in their own constituencies and probably here in Parliament.

The answer to your question really is yes, I am well-known within the Conservative Party.

M. Guimond: En ce qui concerne l'affaire Pearson, avez-vous eu, personnellement, des contacts avec des politiciens ou leur entourage, et plus particulièrement avec des membres du Cabinet progressiste-conservateur et directement avec Brian

[Translation]

M. Baker: M. Matthews n'a pas participé aux négociations sur les détails des contrats.

Le président: Merci, monsieur Baker, mais je posais la question à M. Matthews.

M. Baker: Il y a quelque chose qui a dû vous échapper. Je vous signale que les contrats Allders comportaient des clauses de résiliation. Ces contrats ont été négociés avec le gouvernement du Canada et ils ont été annulés en vertu du projet de loi C-22. Dans ces conditions, une clause de résiliation ne servait pas à grand-chose.

Le président: Vous nous avez déjà dit ce que vous pensiez de l'état actuel des négociations.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Guimond, vous voulez commencer, s'il vous plaît?

Mr. Guimond: Yes, thank you, Mr. Chairman.

I thank both of you for your presentation and I have to admit that I have learned a lot concerning your feelings about Robert Nixon's enquiry.

Mr. Matthews, I will make one short comment by way of introduction. You mentioned verbally, and we have seen it also in the highlights of your presentation, the fact that you have nine children and 15 grand-children. I hope you will allow me to ask you questions even though I only have two children. I hope I'm not any less of a citizen because I only have two children. I would have like to have more, but. . .

But let's be serious; in number 8, you mentioned that you *vous êtes présenté sans succès aux élections de 1968 et de 1972*.

C'était lors des élections fédérales? Pour quel parti?

M. Matthews: Le Parti progressiste-conservateur.

Mr. Guimond: Alright.

So, since you also were the president of the Progressive Conservative Party of Canada from 1971 to 1974, it could be said that you entertained a good relationship with that party. Within the community you could be considered as "blue"; that is how you would be described in Quebec.

Yes? Am I right?

M. Matthews: J'ai constaté que tous les partis politiques avec lesquels j'ai eu des liens ont. . . Dire qu'il est apprécié par tout le monde revient à nier la réalité, parce que, dans tous les partis, il y a des gens qui s'apprécient, d'autres qui ne s'aiment pas, et des groupes différents. Je suis certain que les députés ont tous connu cela dans leur propre circonscription et probablement aussi à la Chambre des communes.

Mais la réponse à votre question est, qu'effectivement, je suis bien connu au sein du Parti conservateur.

Mr. Guimond: Concerning the Pearson issue, have you had personal contacts with some politicians or their associates, and more particularly with members of the Progressive Conservative Cabinet as well as directly with Brian Mulroney, since according

[Texte]

Mulroney, puisque nos informations nous indiquent que vous aviez des relations étroites et même une ligne directe, un téléphone—pas un téléphone rouge—«bleu» avec le premier ministre? Est-ce exact?

Mr. Matthews: I had and still have a very good relationship with former Prime Minister Brian Mulroney. But I can tell you that I never talked to him about the project over the four years and he never talked to me about the project over the four years.

M. Guimond: D'accord.

Si je regarde l'évaluation que vous faites du rapport Nixon, j'aurais beaucoup de questions à vous poser sur ce rapport, et entre autres, si vous et M. Baker étiez d'accord avec les conclusions. J'ai cru comprendre que vous n'êtes pas d'accord avec les conclusions du rapport Nixon.

Est-ce que vous considérez, et je sens une chicane de famille entre les deux Partis nationaux au Canada, vous qui êtes un «bleu», que ce rapport laisse entrevoir de la partisanerie libérale? Et c'est pour ça que vous questionnez sa substance.

Mr. Matthews: I am questioning the substance of the Nixon report because it is so badly flawed. Its inaccuracies are legend and they're all outlined in the report Mr. Baker prepared, which shows the Nixon report and shows the comments that were made by him and other lawyers. The Nixon report is so fatally flawed that it should not be used, I am suggesting, as a means of dictating the course the government is going to take in this regard.

M. Guimond: Est-ce qu'il est dans l'intention de la compagnie dont vous êtes le président de faire une sortie publique au sujet de tout ce que vous avez mentionné ici, et de demander une commission royale d'enquête pour voir clair dans ce dossier? Est-ce que votre compagnie a l'intention d'agir de la sorte?

Mr. Matthews: I think in this submission today we have done that.

M. Guimond: D'accord.

Je suis persuadé que vous avez pris connaissance de l'amendement proposé par le Bloc québécois demandant une telle commission d'enquête et que vous êtes d'accord avec notre amendement demandant une commission d'enquête.

[Traduction]

to our information, you had a close relationship with the prime minister and even had a direct telephone line. . . a "blue" telephone, not a red one. . . with him? Is that correct?

M. Matthews: J'avais d'excellents rapports avec l'ancien premier ministre Brian Mulroney, et je continue à en avoir. Mais je peux vous assurer qu'au cours de ces quatre années, je ne lui ai jamais parlé du projet et qu'il ne m'en a jamais non plus parlé.

Mr. Guimond: Alright.

Looking at your assessment of the Nixon report, I would have a lot of questions to ask you about that report, specifically if you and Mr. Baker agree with its findings. I sensed that you do not agree with them.

Do you consider, as a "blue",—and I sense a family feud between the two national parties in Canada—that this report betrays some liberal partisanship? And that is the reason why your question its substance?

M. Matthews: Je mets en question le fond du rapport Nixon car il comporte des lacunes très graves. Il est truffé d'inexactitudes, qui sont toutes soulignées dans l'étude du rapport Nixon préparée par M. Baker qui présente les commentaires fait par lui et d'autres avocats. Ce rapport est si gravement vicié qu'à mon avis, on ne devrait pas l'utiliser pour déterminer la marche à suivre du gouvernement à cet égard.

Mr. Guimond: Does the company of which you are the president intend to make a public statement about the matters that you mentioned, and to request that a royal commission of inquiry be struck in order to clarify the situation? Does your company intend to do so?

M. Matthews: Je crois que c'est précisément ce que nous avons fait dans le mémoire que nous avons déposé.

Mr. Guimond: Alright.

I'm sure that you are aware of the amendment proposed by the Bloc quebecois requesting the establishment of a commission of inquiry and that you agree with our amendment in favour of such an inquiry.

• 1210

Mr. Matthews: I am aware that you have asked for a royal commission, but beyond that I'm not aware of what you've asked for.

Mr. Guimond: We had a vote defeated on the amendment.

Mr. Matthews: I see. No, I did not see. What was the amendment? Oh, the amendment was to have a royal commission.

Mr. Guimond: The amendment presented by the Bloc Québécois called for a—

Mr. Matthews: Yes, that's right. I'm happy with that.

Mr. Guimond: You're happy and you're in favour?

Mr. Matthews: I don't think a royal commission is the right way to go. But, anyhow, it does need some independent review.

M. Matthews: Je sais que vous avez demandé la création d'une commission royale, mais je n'en sais pas plus.

M. Guimond: Notre amendement a été rejeté.

M. Matthews: Je vois. Non, je ne l'ai pas vu. Quel était cet amendement? Oh, l'amendement en faveur de la création d'une commission royale.

M. Guimond: L'amendement présenté par le Bloc québécois en faveur d'une. . .

M. Matthews: Oui, c'est cela. Je m'en réjouis.

M. Guimond: Vous dites que vous vous en réjouissez et que vous êtes en faveur de cet amendement?

M. Matthews: Je ne pense pas qu'une commission royale soit la bonne formule. Mais il faudrait certainement procéder à un examen indépendant.

[Text]

M. Guimond: En tant qu'ancien président du comité de l'Ontario sur la Commission Pepin-Robarts sur l'unité nationale, cela a dû faire beaucoup saigner votre coeur d'appuyer un amendement provenant d'un séparatiste comme moi.

Au niveau des lobbyistes qui vous ont assisté, vous en avez embauchés combien et qui sont-ils pour vous assister dans vos démarches?

Mr. Matthews: We have a list of who the lobbyists were and how much we spent. I'll distribute it.

M. Guimond: Avez-vous présenté une analyse financière pour soutenir votre soumission, comme c'est le cas souvent lorsque l'on doit procéder à un appel par soumission? Monsieur Hession nous a dit que oui, et à son sujet, je voudrais vous demander pourquoi vous l'avez congédié immédiatement après avoir décroché le contrat. Il avait pourtant fait un bon travail.

Mr. Matthews: I'm glad that you have. I have to tell you I did not fire him and I never felt that he was fired.

Mr. Guimond: He was not fired?

Mr. Matthews: No, I don't view that he was fired. I know he said that here last Thursday, but I don't think of him as having been fired. I like Ray Hession, I appreciate what he did for us, and he is a good person. He went from dealing with this transaction to my particular interest at that time, because other management people were taking over the negotiations for the T1 and T2. I was interested in expanding and growing our international competence, and Ray Hession was heading that up.

Mr. Guimond: Who replaced Mr. Hession as the CEO of your company?

Mr. Matthews: Of Paxport? Jack Matthews, my son.

M. Guimond: Je reviens à ma question concernant les analyses financières. Pourriez-vous vous engager à déposer, auprès de la greffière du Comité, l'analyse financière qui vous a aidé à présenter votre soumission? Et dans un deuxième document, je vous demande les calculs de rentabilité du projet de privatisation. Est-ce que vous êtes prêt à vous engager à les déposer?

Mr. Matthews: You have that now.

Mr. Guimond: In your presentation?

Mr. Matthews: No, the Government of Canada has it in the documents. They have all of that information.

• 1215

Mr. Guimond: Those documents are public? It was presented where? Government of Canada. . .?

Mr. Matthews: The Department of Transport would have it.

The Chairman: They're not public documents. I believe they could be public.

Mr. Guimond: It's not a public document.

Mr. Matthews: I think they are.

Mr. Baker: No, they're confidential. We have confidentiality with the Government of Canada, and it was entered into immediately after we started negotiations. We presented all this material to the Government of Canada. There

[Translation]

Mr. Guimond: As a former chairman of the Ontario Committee on the Pepin-Robarts Commission on national unity, it must have broken your heart to support an amendment presented by a separatist like me.

As far as the lobbyists that helped you, how many did you hire and who are they?

M. Matthews: Nous avons une liste de ces lobbyistes qui indique également les montants dépensés. Je la ferai distribuer.

Mr. Guimond: Did you submit a financial analysis in support of your bid, as it is often the case when there is an invitation to tender. Mr. Hession told us that there was one and I would like to know why you fired him immediately after obtaining the contract. After all, he had done a good job.

M. Matthews: Je suis heureux que vous me posiez la question. Je dois préciser que je ne l'ai pas congédié et que je n'ai jamais considéré qu'il a été congédié.

M. Guimond: Il n'a pas été congédié?

M. Matthews: À mon avis, il ne l'a pas été. Je sais qu'il l'a dit ici, jeudi dernier, mais je ne considère pas qu'il s'agit-là d'un congédiement. J'aime bien Ray Hession. J'apprécie tout ce qu'il a fait pour moi. C'est un homme de qualité. Après s'être occupé de cette transaction, comme d'autres cadres avaient pris en main les négociations pour les terminal T1 et T2, et comme je souhaitais développer nos compétences internationales, Ray Hession en a été chargé.

M. Guimond: Qui a remplacé M. Hession comme directeur général de votre société?

M. Matthews: De Paxport? Jack Matthews, mon fils.

Mr. Guimond: Coming back to my question about financial analyses, could you undertake to table, with the clerk of the committee, the financial analysis that supported your bid? I also would like you to provide us with cost benefit figures concerning the privatization project. Will you undertake to table these documents?

M. Matthews: Vous les avez déjà.

M. Guimond: Ils accompagnent votre mémoire?

M. Matthews: Non, ils figurent dans les documents détenus par l'État. Tous les renseignements s'y trouvent.

M. Guimond: Ces documents sont-ils publics? Où ont-ils été présentés? Le gouvernement du Canada. . .?

M. Matthews: Le ministère des Transports devrait les avoir.

Le président: Ce ne sont pas des documents publics. Je crois qu'ils pourraient l'être.

M. Guimond: Ce ne sont pas des documents publics.

M. Matthews: Je crois qu'ils le sont.

M. Baker: Non, ils sont confidentiels. Ils ont été classifiés comme tels immédiatement après que nous ayons entamé les négociations. Nous avons soumis tous ces documents à l'État. Il y a une myriade de calculs. Les documents ont été refaits

[Texte]

is a myriad of calculations. They were done several times. They have been reviewed by the Department of Finance. They've been reviewed by Deloitte Touche, the outside consultants. As I said earlier, the rates of return went from more than 18.5% to 14.5% by due diligence of hard bargaining—less than 14%—

Mr. Guimond: This is the reason why—

Mr. Baker: —Transport Canada.

Mr. Guimond: I asked those documents to be presented to the clerk. Is it possible?

Mr. Baker: If the Minister of Transport will waive the confidentiality agreements and the others—we are only one party in this transactions—will waive their confidentiality agreements, then we would be pleased to deliver them to you.

The Chairman: Mr. Guimond, you might want to ask the minister that this afternoon when he joins us.

Mr. Matthews: I was going to say that if the Minister of Transport decided he was going to give it to you, he can order it.

The Chairman: Well, there would have to be some discussions, I imagine, between parties involved.

Mr. Gouk: you have 10 minutes, please.

Mr. Gouk: Yes, I have one line of either questions or something I'd like to clear up, because I think the rest will have another place. You are a businessman. You negotiate different proposals. You develop proposals. You spend a lot of money to develop these proposals—

A voice: Too much.

Mr. Gouk: —in an attempt to win them, and occasionally you sign contracts. I too—albeit on an infinitely smaller scale—am a businessman. I do a lot of proposals for construction contracts, for land development—albeit on an infinitely smaller scale—and I suggest to you the principle is exactly the same.

This is the way I would look at this contract. If the then Prime Minister of Canada had decided there was no mandate to negotiate this, that it looked as if they would not be continuing, that the person who was likely to be the next leader had already spoken against this—there were a lot of questions raised. Had that not been signed on October 7, had your proposal not been successful, do you feel you would have any financial claim on the Government of Canada?

Mr. Matthews: Well, the facts are that the contract was approved by cabinet—

Mr. Gouk: No, I didn't ask you that, sir. I said that if the contract had not been signed on October 7, do you feel you would have financial compensation coming?

Mr. Matthews: I think I have to defer this. You're asking a legal question and Mr. Baker is best equipped to answer that.

Mr. Gouk: Oh, I know. He's been anxious to say something, so go right ahead.

[Traduction]

plusieurs fois et ont été examinés par le ministère des Finances. Ils sont actuellement étudiés par Deloitte & Touche, les experts-conseils indépendants. Comme je le disais tout à l'heure, les taux de rendement sont passés de plus de 18,5 p. 100 à 14,5 p. 100 après de vigoureuses négociations—moins de 14 p. 100. . .

M. Guimond: C'est la raison pour laquelle. . .

M. Baker: Transports Canada.

M. Guimond: J'ai demandé que l'on remette ces documents à la greffière. Est-ce possible?

M. Baker: Si le ministre des Transports accepte de déclassifier ces documents avec l'accord des autres parties—nous ne sommes qu'une des parties à cette transaction—nous nous ferions un plaisir de vous les remettre.

Le président: Monsieur Guimond, peut-être pourriez-vous poser la question au ministre, cet après-midi, lorsqu'il comparaitra ici.

M. Matthews: J'allais dire que le ministre des Transports est libre de décider de vous fournir ces documents.

Le président: J'imagine, cependant, qu'il faudrait que les parties en cause en discutent.

Monsieur Gouk, vous avez la parole; vous disposez de 10 minutes.

M. Gouk: Oui, je laisserai de côté des autres questions que l'on pourra régler par ailleurs, mais je voudrais un éclaircissement. Vous êtes un homme d'affaires. Vous négociez des propositions. Vous élaborez des offres et vous dépensez beaucoup d'argent pour cela. . .

Une voix: Trop d'argent.

M. Gouk: . . . pour essayer d'obtenir ces marchés, et il vous arrive de signer des contrats. Moi aussi—bien qu'à une échelle infiniment plus petite—je suis un homme d'affaires. Je prépare souvent des offres pour des marchés de construction, des projets d'aménagement—toujours à une bien plus petite échelle—et je considère que le principe est exactement le même.

Voici comment je vois ce marché. Si le premier ministre de l'époque avait décidé qu'il n'avait pas autorité pour le négocier, qu'il apparaissait qu'on ne donnerait pas suite au projet, que la personne qui allait probablement être le premier ministre suivant s'était déjà prononcée contre—cela soulevait de nombreuses questions. Si le contrat n'avait pas été signé le 7 octobre, si votre offre n'avait pas été retenue, estimez-vous que vous auriez pu réclamer une compensation financière au gouvernement du Canada?

M. Matthews: Eh bien, il est de fait que le contrat a été approuvé par le Cabinet. . .

M. Gouk: Non, ce n'est pas ce que je vous demande, monsieur. J'ai dit que si le contrat n'avait pas été signé le 7 octobre, pensez-vous que vous auriez droit à une compensation financière?

M. Matthews: Vous me posez là une question de caractère juridique et je crois que M. Baker est mieux armé que moi pour y répondre.

M. Gouk: Oh, je sais. Il mourrait d'envie de dire quelque chose; qu'il le fasse.

[Text]

Mr. Baker: Certainly. We had a deal with the Government of Canada when the Order in Council was passed on August 27. We had legal rights at that point in time. If they had failed to sign the balance of the contracts, we would have sued on the contracts. We would have sued for damages. There's no question of that. If you want to look at the Ginn situation, we certainly had rights long before that. The draft documents—the five principle documents—were approved by the Treasury Board in August, before the the Order in Council. The Order in Council authorized the signing of those documents. I don't think there is any question that on—

Mr. Gouk: Okay, wait a minute now. That just sounds—

Mr. Baker: —August 27 we had a binding agreement and enforceable agreement. We were entitled to sue for damages.

Mr. Gouk: I would disagree with you, because I would suggest that what have you said—by your own words—is that the Order in Council authorized the signing of a contract. If I have a board of directors and they authorize me to enter into an agreement, well, if I don't enter into it, then there is no agreement.

Mr. Baker: We had agreed on all the terms of those agreements.

Mr. Gouk: And they had authorized the Prime Minister or the Government of Canada to sign the contract.

Mr. Baker: Mr. Chairman, how can the government deny that this wasn't a legally binding contract, given that in the Ginn situation the government had a binding contract based on an undertaking by an undisclosed minister, which undertaking was to make a representation to support approval at cabinet. We actually had cabinet approval—

The Chairman: Mr. Baker, we're not entirely sure of all the facts in the Ginn situation. So I don't know if we can start drawing a parallel to Ginn in this situation.

• 1220

Mr. Gouk: You can draw on all kinds of examples to support whichever side you choose. I just want—

Mr. Baker: Sir, in our view, we believed and are of the view we had an enforceable contract on August 27, 1992.

Mr. Gouk: I would like to ask you—

Mr. Baker: I'd like to table, Mr. Chairman, an outline of why—

The Chairman: The clerk will come around and take those from you and she'll distribute them. Thank you.

Mr. Gouk: If I can continue with the supposition, on my part at least, that prior to October 7 in my opinion there was not a contract—and we'll argue the merits of that some other time. . . I would like to know three basic things. First of all, did you have contracts with third-party operators—and I may even expand this for one other date—prior to October 7, 1993?

[Translation]

M. Baker: Certainement. Nous nous étions mis d'accord avec l'État canadien lorsque le décret a été adopté, le 27 août. À ce moment, nous avions des droits légaux. Si le reste des contrats n'avait pas été signé, nous aurions intenté une action en justice. Nous aurions réclamé des dommages-intérêts. C'est indiscutable. Il suffit de se reporter à l'affaire Ginn pour voir que nous avions déjà des droits depuis longtemps. Les documents préliminaires—les cinq documents de principe—ont été approuvés par le Conseil du Trésor en août, avant l'arrêté en conseil. Celui-ci autorisait la signature de ces documents. Je ne pense pas qu'il y ait le moindre doute que. . .

M. Gouk: Bon; un instant. On a l'impression que. . .

M. Baker: . . . le 27 août, nous avions un accord obligatoire et qui avait force de loi. Nous pouvions donc réclamer des dommages-intérêts.

M. Gouk: Je ne suis pas d'accord avec vous, car, pour reprendre vos propres termes, le décret autorisait la signature d'un contrat. Si mon conseil d'administration m'autorise à conclure un accord, et si je ne le fais pas, il n'y a tout simplement pas d'accord.

M. Baker: Nous nous étions entendus sur toutes les conditions de cet accord.

M. Gouk: Et le premier ministre ou l'État était ainsi autorisé à signer le contrat.

M. Baker: Monsieur le président, comment le gouvernement peut-il refuser de reconnaître qu'il s'agissait ici d'un contrat obligatoire, étant donné que dans l'affaire Ginn, il avait un accord obligatoire fondé sur l'engagement pris par un ministre, dont le nom n'est pas révélé, d'en recommander l'approbation au Cabinet. Nous avons en fait obtenu l'accord du Cabinet. . .

Le président: Monsieur Baker, nous ne connaissons pas exactement tous les faits entourant l'affaire Ginn et je ne suis donc pas certain que nous puissions vraiment établir un parallèle.

M. Gouk: Il y a une foule d'exemples que vous pourriez utiliser pour défendre votre point de vue, quel qu'il soit. Je voudrais simplement. . .

M. Baker: Monsieur, nous considérons et étions convaincus que nous avions obtenu un contrat exécutoire le 27 août 1992.

M. Gouk: Je voudrais vous demander. . .

M. Baker: Monsieur le président, je voudrais déposer un document présentant les grandes lignes des raisons pour lesquelles. . .

Le président: La greffière va passer les prendre et les distribuera. Je vous remercie.

M. Gouk: Supposons toujours qu'avant le 7 octobre, il n'y avait pas de contrat, du moins à mon avis—et nous pourrions discuter une autre fois du bien-fondé d'une telle supposition. . . Je voudrais savoir trois choses. Premièrement, aviez-vous passé des contrats avec des tiers—et je pourrais même étendre cela à une autre date—avant le 7 octobre 1993?

[Texte]

Mr. Matthews: Yes, we had to meet the scheduled deadlines that had been set up in the contract.

Mr. Gouk: And what was the date again of the Orders in Council that you say authorized this whole thing?

Mr. Baker: August 27. It's in your materials, sir, behind the—

Mr. Gouk: I know, I'm just trying to expedite a bit here because we are running a bit late. Did you have signed contracts with third-party operators prior to August 27?

Mr. Matthews: I wouldn't know. No. I wouldn't think so.

Mr. Baker: We had some signed agreements but they were subject to the terms of the deal—the deal closing.

Mr. Gouk: Okay. So you proceeded after August 27 on the assumption that the contract would in fact be signed?

Mr. Baker: Certainly.

Mr. Matthews: That's the only way you could meet the schedules to get the jobs created—

Mr. Gouk: That's fine. I accept your answer on that basis. The final question I have is, could you give me just a general idea of what expenditures you feel you had after October 7?

Mr. Matthews: After October 7?

Mr. Gouk: After October 7, did you have any significant expenditures after that date, while this thing was under review and waiting for the process to start and so on?

Mr. Matthews: I'm sure there are, but I don't know whether they're broken out after October 7.

Mr. Gouk: After October 7, did you have any substantial expenditures?

Mr. Baker: Certainly we had significant termination costs. We had employees—

Mr. Gouk: No, you hadn't terminated, I'm talking—

Mr. Baker: After October 7 we had substantial expenditures because we continued on with the drawing, architecture, engineering and hiring of people to implement the take-over. We incurred, if my recollection is correct, about \$6 million in expenses after that date proceeding with the redevelopment project.

Mr. Gouk: Is that your company—

Mr. Baker: That's the Pearson Development Corporation.

The Chairman: And all that was proceeding along in the face of remarks being made by what was perceived in the public to be the incoming government and a Prime Minister-in-waiting saying he's going to cancel the. . . That went on anyway.

Mr. Baker: We had agreed, Mr. Chairman—as Mr. Matthews pointed out—to a review process that we believed would be a fair process. We believed at the end of that process that there was nothing wrong with the agreements, there was nothing illegal, there was nothing unlawful, and that the review process would show that.

Mr. Matthews: We also proceeded on the basis that the review process would show that it was a good deal, and it is a good deal.

[Traduction]

M. Matthews: Oui, il a fallu que nous respections les échéances fixées dans le contrat.

M. Gouk: Rappelez-moi la date des décrets qui, selon vous, autorisaient tout cela?

M. Baker: Le 27 août. Cela se trouve dans les documents que vous avez, monsieur, derrière le. . .

M. Gouk: Je sais; j'essaie simplement de hâter les choses car nous sommes un peu en retard. Aviez-vous signé des contrats avec des tiers avant le 27 août?

M. Matthews: Je n'en sais rien. Non. Je ne le pense pas.

M. Baker: Nous en avons signés quelques-uns, mais ils étaient assujettis à la conclusion de l'accord principal.

M. Gouk: Bien, après le 27 août, vous êtes partis du principe que le contrat serait effectivement signé?

M. Baker: Certainement.

M. Matthews: C'était le seul moyen de respecter les échéances fixées pour la création des emplois. . .

M. Gouk: Très bien. J'accepte ce que vous me dites. Ma dernière question est la suivante: Pourriez-vous me donner une idée générale des dépenses que vous avez encourues après le 7 octobre?

M. Matthews: Après le 7 octobre?

M. Gouk: Après le 7 octobre, avez-vous encouru des dépenses importantes pendant l'examen de la situation et en attendant le démarrage du processus?

M. Matthews: Je suis certain qu'il y en a eues, mais je ne sais pas si elles ont fait l'objet d'une ventilation après cette date.

M. Gouk: Après le 7 octobre, avez-vous encouru des dépenses importantes?

M. Baker: Nous avons dû assumer des coûts de résiliation importants. Nous avons des employés. . .

M. Gouk: Non, vous n'aviez pas résilié, je parle de. . .

M. Baker: Après le 7 octobre, nous avons encouru des dépenses importantes car les dessins techniques, l'étude architecturale, l'ingénierie et le recrutement des personnes nécessaires à la prise de contrôle, se sont poursuivis. Si mes souvenirs sont exacts, nous avons dépensé environ 6 millions de dollars après cette date, dans le cadre du projet de réaménagement.

M. Gouk: S'agit-il de votre société. . .

M. Baker: De la Pearson Development Corporation.

Le président: Et tout cela continuait en dépit des remarques faites par le futur gouvernement—aux yeux du public—et par un futur premier ministre qui disait qu'il allait annuler le. . . Malgré tout cela, vous avez continué.

M. Baker: Nous étions convenus, monsieur le président—comme l'a fait remarquer M. Matthews—d'un processus d'examen que nous pensions équitable. Nous étions convaincus que les accords n'avaient rien de critiquables, qu'il n'y avait rien d'illégal, rien de contraire à la loi, et que cet examen le prouverait.

M. Matthews: Nous avons également poursuivi parce que nous considérons que l'examen révélerait qu'il s'agissait d'une bonne affaire, et elle l'est.

[Text]

Mr. Baker: We also proceeded on the basis that we had an obligation to the Government of Canada. From the day we signed, to get into construction, we had a month.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Mr. Baker: Thank you.

The Chairman: Mr. Matthews, you're involved in politics. You have a nose for politics. You heard the statements that were being made after that October 7 date. You knew there was going to be a change, you knew there was going to be a complication.

Mr. Matthews: I'll tell you, my approach was very fundamental on that, and it is that I have always believed that one government respected the government they are replacing, and historically that's the way it was. To give you an example, there were a couple of major construction projects on in Ottawa in 1984 and the same contractor finished them who started them. That's proper, by the way, even though there were a lot of problems associated with it. No, I had every confidence. I also felt that this was such an exceptionally good deal. . . The one thing this contract we have with the Government of Canada does is allow for the bringing of Pearson Airport into the 21st century in a very profound way.

• 1225

Mr. Jordan: Mr. Matthews, the the comparison you use about Japanese Canadians losing their rights—I can't accept that.

Mr. Matthews: Okay.

Mr. Jordan: I think any of those Japanese internees would be delighted to trade places with you in this country. They think that some of their rights were encroached upon in a very serious way in which their property was taken away from them. I really think that makes light of your whole report to put that in there, but that's your decision.

Mr. Vineberg the other day even did better. He went back to Magna Carta and quoted it.

I want to get back to the Nixon report. Naturally, you didn't hear what you wanted to hear out of that report, so your reaction to it is to be very, very critical of Mr. Nixon and his report. It seems to me, just to capsule, you're saying his report was too hurried, he wasn't qualified to do it, and it's such an important deal that he should have taken his time and heard more witnesses and got it right—in other words, spend a great deal of time getting that report ready, and you think he gave it kind of quick, quick treatment.

But the perception I have of your group is that you, too, rushed things. It was a very, very important deal, and for the same reasons that Mr. Nixon rushed perhaps, you people aren't coming out of this too clean either.

You were in hurry, weren't you?

Mr. Matthews: Let me deal with that, because I think we've got a piece of paper here that shows the breakdown of the times that the various projects had taken. I'd like you to review it. You'll find that this particular project took more time. . .

[Translation]

M. Baker: Nous sommes également partis du principe que nous avions une obligation à l'égard de l'État. Entre le jour de la signature et le début des travaux de construction, nous avions un mois.

Le président: Merci, monsieur Baker.

M. Baker: Merci.

Le président: Monsieur Matthews, vous touchez au monde politique. Vous avez du flair. Vous avez entendu les déclarations faites après cette date du 7 octobre. Vous saviez qu'il allait y avoir un changement, qu'il allait y avoir des complications.

M. Matthews: Mon point de vue est très simple, j'ai toujours cru qu'un gouvernement respectait les engagements pris par celui qu'il remplace, et cela a toujours été le cas dans le passé. En voici un exemple: il y avait deux ou trois grands projets de construction à Ottawa en 1984 et c'est le même entrepreneur qui les a lancés et les a achevés. C'est d'ailleurs tout à fait normal, en dépit des nombreux problèmes qui s'étaient posés dans ce cas. Non, ma certitude était totale. Je considérais d'ailleurs qu'il s'agissait d'un arrangement exceptionnellement valable. . . Ce contrat passé avec l'État permet en effet de faire de Pearson un véritable aéroport du XXI^e siècle.

M. Jordan: Monsieur Matthews, je trouve inacceptable la comparaison que vous faites avec les Canadiens japonais qui avaient perdu leurs droits.

M. Matthews: Très bien.

M. Jordan: Je crois que n'importe lequel des Japonais qui avaient été internés serait ravi d'échanger sa place avec la vôtre. Ils trouvent que la manière dont on les a privés de leurs biens constitue une grave violation de leurs droits. Je trouve tout à fait déplacé que vous ayez mentionné cela dans votre rapport, mais c'était votre décision.

L'autre jour, M. Vineberg a fait encore mieux. Il n'a pas hésité à remonter à la Grande Charte pour la citer.

Revenons au rapport Nixon. Bien entendu, vous n'y avez pas trouvé ce que vous espériez et votre réaction est donc extrêmement critique à l'égard de M. Nixon et de son rapport. Pour résumer les choses, vous semblez dire que ce rapport était trop hâtif, et qu'il n'avait pas les compétences nécessaires pour le rédiger, et que l'affaire présente tant d'importance qu'il aurait dû prendre son temps et entendre plus de témoins pour bien comprendre la situation—en d'autres termes, vous trouvez qu'au lieu de consacrer le temps nécessaire pour préparer un rapport valable, il a fait vite, trop vite.

Mais j'ai, moi aussi, l'impression que votre groupe et vous-même avez précipité les choses. Il s'agissait d'une affaire extrêmement importante, et pour les mêmes raisons que M. Nixon est peut-être allé trop vite, vous ne restez pas non plus absolument intact dans tout cela.

Vous vouliez faire vite, n'est-ce pas?

M. Matthews: Permettez-moi de répondre à cela. Nous avons ici un document qui présente le calendrier des divers projets que nous avons entrepris. Je souhaiterais que vous l'étudiez. Vous constaterez que le projet dont nous parlons a

[Texte]

Oh yes, here it is. The Terminal 3 redevelopment project and all of these have different times. I can tell you that the Paxport Pearson development took much more time than Terminal 3, Highway 407, the Windsor casino, the P.E.I. fixed link and the air-side development project. For example, from the point of the selection to the closing of the agreement, they averaged 198 days. We were 303 days. I have to tell you that when you're paying lawyers and engineers and all the other people, you don't get the impression that there's a hell of a lot of haste.

Mr. Jordan: No, but there was a time, though, when the reality should have dictated to you that you were in a sequence where you too should have allowed more time, because it says on July 21 Paxport entered into an agreement. Then it goes on, "then immediately the closing date of October 7th was selected". The election had been called by then—

Mr. Matthews: Well, wait a minute now.

Mr. Baker: No, no. The election wasn't called at that time.

Mr. Matthews: Wait a minute now. Here—

Mr. Jordan: The writ was issued. Wasn't the writ—

Mr. Baker: When was the writ issued?

Mr. Jordan: Well, the election was the 25th.

Mrs. Terrana (Vancouver East): The 5th or 6th of September.

Mr. Jordan: Six or seven weeks before the writ had to be issued.

Mr. Baker: The Order in Council was passed and immediately the date was set.

Mr. Jordan: For what? The election itself was the 25th.

Mr. Matthews: The date that we agreed. the agreement there is when both the government negotiators and our negotiators. . . By the way, you have to understand that when you talk about negotiating you're talking about a hundred-odd people. It's a small army, and they're all very expensive people.

Mr. Jordan: I can see that.

Mr. Matthews: But in July we came to an agreement as to the fundamentals. Now it all had to be drafted out. The lawyers had to go to work, and they drafted that out.

Mr. Jordan: My point is that you were criticizing Mr. Nixon for acting in haste, and questioning his credibility and his integrity, and suggesting that because he wasn't a lawyer he really didn't know what he was doing.

Mr. Matthews: I didn't say that.

Mr. Jordan: No. Your friend Vineberg did. Then you turn around and cram it into this time line, which seemed to me very, very short, and I suspect and I think the perception among Canadians would be that there was a reason for jamming it in. That's all I have to say.

[Traduction]

pris plus de temps. . . Oui, voilà. Le projet de réaménagement du terminal 3, et les autres projets demandent tous plus ou moins de temps. Je peux vous dire que le projet Paxport d'aménagement de Pearson a demandé beaucoup plus de temps que le terminal 3, l'autoroute 407, le casino de Windsor, la liaison terrestre avec l'Î.-P.-É. et le projet d'aménagement côté piste. Par exemple, le temps moyen entre le choix du candidat et la conclusion de l'accord a été de 198 jours. Pour nous, il a été de 303 jours. Croyez-moi, lorsque vous vous payez des avocats, des ingénieurs et une foule d'autres personnes, vous n'avez pas du tout l'impression que l'on va trop vite.

M. Jordan: Non, mais vous auriez dû vous apercevoir à un moment qu'il fallait prévoir plus de temps car je constate ici que Paxport a conclu un accord le 21 juillet et que le 7 octobre a immédiatement été choisi comme date de signature. Les élections avaient déjà été annoncées. . .

M. Matthews: Un instant.

M. Baker: Non, non. Elles n'avaient pas encore été annoncées.

M. Matthews: Un instant. Voici. . .

M. Jordan: Le décret de convocation des électeurs avait été passé. Le décret n'avait-il pas. . .

M. Baker: Quand l'a-t-il été?

M. Jordan: Les élections ont eu lieu le 25.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Le 5 ou 6 septembre.

M. Jordan: Six ou sept semaines avant le décret de convocation.

M. Baker: Le décret en conseil a été adopté et la date a été fixée immédiatement.

M. Jordan: Pourquoi? Les élections avaient été fixées pour le 25.

M. Matthews: La date dont nous étions convenus. Lorsque les négociateurs du gouvernement et nos propres négociateurs s'entendent pour que. . . À propos, il faut bien comprendre que lorsqu'on parle de négociations, on parle d'une centaine de personnes. C'était une véritable petite armée, entièrement composée de gens qui coûtent très cher.

M. Jordan: Je m'en aperçois.

M. Matthews: En tout cas, en juillet, nous nous sommes mis d'accord sur les principes. Il fallait ensuite rédiger le texte de l'accord, ce qu'ont fait les avocats.

M. Jordan: Je reviens au fait que vous reprochiez à M. Nixon d'agir hâtivement, et que vous mettiez en doute sa crédibilité et son intégrité en déclarant notamment que n'étant pas avocat, il ne savait pas ce qu'il faisait.

M. Matthews: Je n'ai jamais dit cela.

M. Jordan: Non. Votre ami Vineberg l'a fait. Et voilà que, du même mouvement, vous essayez de tout régler en un laps de temps qui me paraît extrêmement bref, et j'ai bien l'impression que, comme moi, les Canadiens se sont dit qu'il y avait des raisons à toute cette hâte. C'est tout ce que j'avais à dire.

[Text]

[Translation]

• 1230

Mr. Hubbard: With this money that we're talking about, we have the Pearson Development Corporation, and of course we have others who were involved in preparing bids. We have to assume that until the bid is accepted the government has no obligation, in terms of your idea, to compensate anyone for preparing a bid. Is that correct?

Mr. Matthews: Yes, I think that is correct.

Mr. Hubbard: So all the companies that bid—

Mr. Matthews: I have to tell you that the past history has been otherwise, but. . .

Mr. Hubbard: They bid at their own expense?

Mr. Matthews: No, in this type of proposal basis they usually pay part of your costs. For example, on the fixed link, they paid part of the costs of all the proponents.

Mr. Hubbard: And you entered that with that understanding: that if you lost the bid the government would still compensate you?

Mr. Matthews: No.

Mr. Hubbard: With the Pearson Development Corporation, Mr. Baker talks about investing. Are you talking about investing money or investing equity? If we look at the Pearson Development Corporation in terms of its books, when did it begin to operate in terms of financial statements?

Mr. Baker: The partnership?

Mr. Hubbard: When did the Pearson Development Corporation begin to operate with a financial statement?

Mr. Baker: The Pearson Development Corporation was the result of an agreement entered into on January 13 or 14 of 1993, resulting in a merger that would be effective on the closing of entering into the ground lease. The parties agreed at that point in time to work together and that the costs would be combined.

Mr. Hubbard: But basically there were no financial statements for that company until a certain date. What date was that?

Mr. Baker: I don't know if there has ever been. . . I don't have—

Mr. Matthews: I don't think there are any right today.

Mr. Hubbard: Even today there are no plans for the Pearson Development Corporation?

Mr. Baker: You have to understand that the Pearson Development Corporation is the managing general partner of the partnership. The partnership would have financial statements, but the Pearson Development Corporation itself would not, because the asset is owned by the partnership.

Mr. Hubbard: It strikes me as very peculiar, Mr. Chairman, that the Pearson Development Corporation wouldn't have financial statements.

M. Hubbard: Avec tout cet argent dont il a été question, nous avons la Pearson Development Corporation et, bien entendu, il y a d'autres personnes qui ont participé à la préparation des soumissions. Tant qu'une offre n'a pas été acceptée, le gouvernement n'a aucune obligation de dédommager qui que ce soit pour la préparation d'une soumission. Vous êtes bien d'accord?

M. Matthews: Tout à fait.

M. Hubbard: Par conséquent, toutes les sociétés qui ont soumissionné. . .

M. Matthews: Permettez-moi de signaler que cela ne s'est pas toujours passé de cette manière, mais. . .

M. Hubbard: Les entreprises soumissionnent à leurs propres frais.

M. Matthews: Non, dans ce type de proposition, les adjudicateurs paient généralement une partie des frais. Par exemple, dans le cas du raccordement permanent, ils ont payé une partie des coûts de tous les soumissionnaires.

M. Hubbard: C'est donc dans cet esprit que vous avez présenté votre soumission: vous étiez assuré que le gouvernement vous dédommagerait si vos services n'étaient pas retenus.

M. Matthews: Non.

M. Hubbard: Avec la Pearson Development Corporation, M. Baker parle d'investissements. Est-ce qu'il s'agit d'investir des capitaux ou des fonds propres? Quand la Pearson Development Corporation a-t-elle, d'après ses registres, commencé à produire des états financiers?

M. Baker: La société?

M. Hubbard: Quand la Pearson Development Corporation a-t-elle commencé à produire des états financiers?

M. Baker: La Pearson Development Corporation est le résultat d'une entente intervenue le 13 ou le 14 janvier 1993, qui a mené à la fusion qui devait prendre effet au moment de la signature du bail foncier. C'est à ce moment-là que les parties ont convenu de collaborer et de partager des coûts.

M. Hubbard: Mais on peut dire que cette société n'a produit aucun état financier jusqu'à une certaine date. Quelle est cette date?

M. Baker: Je ne sais pas s'il n'y en a jamais eu. . . Je n'ai pas. . .

M. Matthews: Je pense qu'il n'y en a pas.

M. Hubbard: Même aujourd'hui, la Pearson Development Corporation ne prévoit pas d'en produire?

M. Baker: Il faut comprendre que la Pearson Development Corporation est le partenaire qui assure la direction générale de la société. Cette société doit avoir des états financiers, mais pas la Pearson Development Corporation, puisque les actifs appartiennent à la société.

M. Hubbard: Il m'apparaît tout à fait étrange, monsieur le président, que la Pearson Development Corporation n'ait pas d'états financiers.

[Texte]

Mr. Baker: Not to reflect this transaction.

Mr. Hubbard: Looking at money invested, who invested into what? I guess that's basically what we're asking. Was there a partnership? You called it that.

Mr. Baker: Yes, there is a partnership.

Mr. Hubbard: And the partnership is between Claridge and Paxport?

Mr. Baker: That's right. That's T1T2 Limited Partnership.

Mr. Hubbard: And Paxport had a lot of problems bringing up the moneys that it needed to get into this operation. We find that the Bramalea Group, for example, was involved. Originally Mr. Hession was hired, and we find that Wood Gundy dropped out and there were a lot of problems in terms of the financing.

Mr. Baker: Well, they had—

Mr. Hubbard: What do you mean by "invested". You say in this document that you invested so much money.

Mr. Baker: That's right. At the closing, \$61 million in cash was invested.

Mr. Hubbard: In cash.

Mr. Baker: In cash. That's on top of the approximately \$32 million spent in the private consortium as well.

Mr. Matthews: Over and above that, Claridge put in their equity, their asset in Terminal 3, which is roughly \$150 million.

Mr. Hubbard: What do you mean by "equity"?

Mr. Matthews: Well, their facility is said to be worth that much to them.

Mr. Hubbard: Okay, in terms of the facility. Not in terms of work they did in getting bids or trying to—

Mr. Matthews: No.

Mr. Hubbard: We as Canadians have always had. . . I guess, going back in history, they call them scandals or major concerns with transportation issues. It goes back to Macdonald and it comes forward until, I suppose, today, when we're sitting here. As parliamentarians, I think we're embarrassed as much as you are by what has happened with this Pearson Airport deal.

One of the factors that really concern me is the lobbyists and the people you employed. When we take a look at Canadians. . . In fact, I don't think the Progressive Conservative Party won a single seat in Ontario. The people there who were looking in the newspapers and reviewing this issue must have felt that there was something drastically wrong with this particular agreement.

I want to deal with this man Jelinek. Jelinek was a member of Parliament. According to your statements, he resigned from the cabinet on June 23. On August 30, Mr. Matthews, you paid him the sum of \$25,000.

Mr. Matthews: That's right.

Mr. Hubbard: How could you expect the public and us to deal effectively with the situation where your company is paying a member of Parliament, a former member of the cabinet, the sum of \$25,000 to be part of your operation?

[Traduction]

M. Baker: Pas d'états donnant les détails de cette opération.

M. Hubbard: Mais, ce que nous voulons savoir, c'est comment se composent les investissements, qui a investi dans quoi? Est-ce qu'il y avait une société de personnes, comme vous l'appellez?

M. Baker: Oui, c'est une société de personnes.

M. Hubbard: Et cette société regroupe Claridge et Paxport?

M. Baker: C'est exact. Il s'agit de T1T2 Limited Partnership.

M. Hubbard: Et Paxport a eu beaucoup de difficultés à réunir les fonds dont elle avait besoin pour participer à cette opération. Nous apprenons par exemple que le groupe Bramalea a fait partie des investisseurs. Au début, c'est M. Hession qui avait été engagé et nous apprenons que Wood Gundy s'est retiré et que le financement a posé beaucoup de problèmes.

M. Baker: C'est parce qu'ils avaient. . .

M. Hubbard: Qu'entendez-vous par «investi». Vous affirmez dans ce document que vous aviez investi telle somme.

M. Baker: C'est exact. Au moment de la signature, nous avons investi 61 millions de dollars en liquidités.

M. Hubbard: En liquidités.

M. Baker: Oui, en liquidités, et en plus des 32 millions de dollars environ investis dans le consortium privé.

M. Matthews: En plus de tout cela, Claridge a ajouté ses fonds propres, ses avoirs dans le terminus 3, qui représentent environ 150 millions de dollars.

M. Hubbard: Qu'entendez-vous par «fonds propres»?

M. Matthews: C'est la valeur de leurs installations.

M. Hubbard: La valeur de leurs installations et non pas l'argent qu'ils ont dépensé pour la soumission. . .

M. Matthews: Non.

M. Hubbard: Je crois que nous avons toujours eu, au Canada, des scandales ou des problèmes graves dans le secteur des transports. Cela a commencé avec Macdonald et nous y sommes encore aujourd'hui. Je crois que les parlementaires sont aussi gênés que vous par ce qui s'est passé dans l'affaire de l'aéroport Pearson.

Ce qui me dérange le plus, ce sont les lobbyists et tous ces gens que vous avez engagés. Regardez les Canadiens. . . De fait, je ne pense pas que le Parti progressiste-conservateur ait obtenu un seul siège en Ontario. Les gens lisaient les journaux et se sont probablement rendus compte qu'il y avait quelque chose d'anormal dans toute cette affaire.

J'aimerais parler du cas Jelinek. Monsieur Jelinek était député. D'après vos déclarations, il a quitté le Cabinet le 23 juin. Le 30 août, monsieur Matthews, vous lui avez donné une somme de 25 000\$.

M. Matthews: C'est exact.

M. Hubbard: D'après vous, comment devons-nous, la population et nous, interpréter le fait que votre entreprise ait donné 25 000\$ à un député, un ancien membre du Cabinet, pour participer à vos activités?

[Text]

Mr. Matthews: Only a part, in the sense that he was going to China and he went there and I was interested in knowing what was happening there and—

Mr. Hubbard: Was he on the public payroll as a member of Parliament at that time? Can you answer that for me?

Mr. Matthews: Yes, he would have been.

• 1235

Mr. Hubbard: So, literally, you were paying a member of Parliament, a person who'd just left the Privy Council, the sum of \$25,000 when you were involved with a negotiation with the Government of Canada to complete this airport deal. And you thought there was nothing wrong with that arrangement?

Mr. Matthews: There certainly was nothing wrong with it.

Mr. Hubbard: From your point of view. But from Canada's point of view, is what I'm asking.

Mr. Matthews: If you're asking about optics—

Mr. Hubbard: I'm asking about optics, perception, public acceptance, our understanding of this agreement, what these newspaper journalists are going to write on it.

A voice: They don't know anything.

Mr. Hubbard: It really bothers me to think that somebody would offer me \$25,000 to work for a company that's looking for a major government contract.

Mr. Matthews: I have to tell you that at that time this particular contract had been put to bed as far as I was concerned. It was gone.

Mr. Hubbard: Whose bed, Mr. Matthews?

Mr. Matthews: It was completed and had been approved by the Privy Council.

Mr. Hubbard: I don't think at that point.

Thank you, Mr. Chairman. I just have difficulty with it.

Mr. Baker: I would point out, Mr. Chairman, if I might, first, Mr. Jelinek's association with the Matthews Group was publicly announced. Mr. Jelinek has advised me he consulted with the Clerk of the Privy Council as to whether or not there was a conflict of interest in doing this. Mr. Jelinek performed services in China—not in Canada, in China—for Matthews Asia.

Also, just to respond to one question with regard to rush, I would like to point out that this transaction was contemplated to close much earlier. Mr. David Broadbent, in a memorandum in April, stated that his objective was to have a ground lease and development agreement in place by the end of May. We thought we were going to close in June. At a board meeting in July the Paxport consortium advised that we were going to close very shortly. The anticipation was we were going to close shortly. It was never contemplated that we were ever going to be into the end of the summer in closing this transaction. This transaction got dragged out because of a number of delays. One of the major delays was the failure of Transport Canada to advise us of the terms of the Air Canada lease, the major tenant at the airport.

[Translation]

M. Matthews: C'était une participation ponctuelle, dans le sens qu'il se rendait en Chine et que j'étais intéressé à connaître la situation là-bas. . .

M. Hubbard: Pouvez-vous me dire s'il était à l'époque député figurant sur les listes de paye du gouvernement?

M. Matthews: Oui, il devait l'être.

M. Hubbard: Par conséquent, vous veniez juste d'offrir 25 000\$ à un député qui sortait du Conseil privé, au moment même où vous entamiez avec le gouvernement du Canada des négociations en vue de conclure ce contrat concernant l'aéroport Pearson. Et pour vous, il n'y avait rien d'anormal dans tout cela?

M. Matthews: Non, il n'y avait certainement rien d'anormal.

M. Hubbard: Cela, c'est votre opinion, mais du point de vue du Canada, je n'en suis pas si sûr.

M. Matthews: Si c'est une question de point de vue. . .

M. Hubbard: Ce qui me préoccupe, ce sont les points de vue, les perceptions, l'acceptation par le public, notre interprétation de ce contrat et ce qu'en diront les journalistes.

Une voix: Ils ne savent rien.

M. Hubbard: Cela me dérangerait de me faire offrir 25 000\$ par une société qui cherche à décrocher un important contrat du gouvernement.

M. Matthews: Je dois vous dire qu'à ce moment-là, j'étais persuadé que ce contrat-là était dans la poche, que tout était terminé.

M. Hubbard: Dans la poche de qui, monsieur Matthews?

M. Matthews: Le contrat était clos et avait été approuvé par le Conseil privé.

M. Hubbard: Pas encore à ce moment-là.

Merci monsieur le président. C'est une affaire qui me dérange.

M. Baker: Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais rappeler tout d'abord que l'association de M. Jelinek avec le groupe Matthews a été annoncée publiquement. Monsieur Jelinek m'a dit qu'il avait vérifié après du greffier du Conseil privé s'il y avait risque de conflit d'intérêts. Monsieur Jelinek a fourni des services en Chine—pas au Canada, en Chine—à Matthews Asia.

D'autre part, pour répondre à un autre commentaire faisant état d'une certaine précipitation dans cette affaire, j'aimerais signaler que les négociations en vue de cette transaction ont commencé bien plus tôt. Monsieur David Broadbent précise, dans une note de service datant du mois d'avril, que son objectif est d'obtenir un bail foncier et une entente de développement, d'ici la fin du mois de mai. Nous avions l'intention de conclure le contrat en juin. Le consortium Paxport nous a fait savoir, au cours d'une réunion du conseil tenue au mois de juillet, que la signature du contrat était imminente. Nous étions persuadés que tout serait réglé très prochainement. Nous n'aurions jamais imaginé que le contrat ne serait pas encore signé à la fin de l'été. Plusieurs retards ont reporté la signature. Un des plus gros retards est dû au fait que Transports Canada ne nous a pas avisé des termes du bail d'Air Canada, le locataire principal de l'aéroport.

[Texte]

Mr. Hubbard: Could I interrupt—

Mr. Baker: That had to be renegotiated, and was renegotiated in July 1993.

Mr. Hubbard: Air Canada has been brought up. In the list of lobbyists that you gave us, you list five. Mr. Neville—

Mr. Matthews: Yes.

Mr. Hubbard: Was he also working for Air Canada?

Mr. Matthews: I don't know who he worked for.

Mr. Hubbard: So we have Mr. Neville, then, who's working for your group and for Air Canada, from whom we heard this morning.

Mr. Matthews: Mr. Neville worked for our group for four years.

Mr. Hubbard: So he was dancing on two tables, too.

Mr. Matthews: The other people, I don't know about that.

Mr. Hubbard: But, you know, if I were a business person. . . I'm far short of you, Mr. Matthews, in terms of the work you've done. I admire your credentials, but you certainly were dealing with some very, very questionable people that we—

Mr. Matthews: In what way were they questionable?

Mr. Hubbard: When you were working with Paxport and you had Mr. Neville working with Paxport and Air Canada, if that be the case.

Mr. Matthews: Well, you have to understand that the only thing Mr. Neville did for us was tell us how to work with the system here in Ottawa. You live here 24 hours a day. To those of us who don't live here all the time, this is a very complex circumstance here. For any person to come here and try to do business without the advice of somebody who has a road map, I don't know how they would get by. I couldn't get by.

Mr. Hubbard: But I'm surprised at Mr. Jelinek. He must have had a darned good road map. If somebody came to me and offered me \$25,000 to go to Barbados to work for the Government of Canada or for a company here, I would have difficulty with it. My obligation as a parliamentarian is to work for the good of Canadians in terms of the Government of Canada.

Mr. Matthews: Absolutely.

Mr. Hubbard: I just question your methods.

M. Guimond: Je vais faire un commentaire pour mes collègues du Parti libéral et membres du Comité.

[Traduction]

M. Hubbard: Puis-je vous interrompre?

M. Baker: Il a fallu renégocier en juillet 1993.

M. Hubbard: Vous avez mentionné Air Canada. Dans la liste que vous nous avez fournie, vous nommez cinq lobbyistes. Monsieur Neville. . .

M. Matthews: Oui.

M. Hubbard: Est-ce qu'il travaillait aussi pour Air Canada?

M. Matthews: Je ne sais pas pour qui il travaillait.

M. Hubbard: Voilà donc M. Neville qui travaille pour votre groupe et pour Air Canada, dont nous avons entendu le témoignage ce matin.

M. Matthews: Monsieur Neville a travaillé pour notre groupe pendant quatre ans.

M. Hubbard: Alors, il mangeait à deux râteliers, lui aussi.

M. Matthews: Quant aux autres, je n'en sais rien.

M. Hubbard: Vous savez, si j'étais un homme d'affaires. . . Je suis loin d'être un homme d'affaires comme vous, monsieur Matthews. J'admire beaucoup votre feuille de route, mais il me semble que vous avez fait affaire avec des personnages extrêmement douteux. . .

M. Matthews: Qu'est qui vous fait dire que c'était douteux?

M. Hubbard: Le fait que M. Neville travaille à la fois pour Paxport et Air Canada, lorsque vous étiez un collaborateur de Paxport.

M. Matthews: Vous devez comprendre que la seule fonction de M. Neville était de nous expliquer comment fonctionne le système à Ottawa. Vous, vous vivez ici 24 heures sur 24. Mais pour des gens comme nous qui ne sommes pas toujours sur place, il s'agit d'un système très complexe. C'est très difficile de faire affaire ici sans demander conseil à quelqu'un qui connaît bien son chemin. J'en serais incapable.

M. Hubbard: Mais je suis surpris par la présence de M. Jelinek. Il devait être un très bon guide touristique! Personnellement, j'aurais de la difficulté à accepter 25 000\$ pour me rendre à la Barbade travailler pour le gouvernement du Canada ou pour une société. La mission d'un parlementaire est de travailler pour les Canadiens, par l'intermédiaire du gouvernement du Canada.

M. Matthews: Vous avez tout à fait raison.

M. Hubbard: Vos méthodes me paraissent contestables.

Mr. Guimond: I am going to make a comment for my colleagues from the Liberal Party and for the other Committee members.

• 1240

Si nous avons l'intention de dire que nous sommes vierges, nous allons nous comporter comme des vierges en public et lorsque viendra le moment de voter sur la motion, d'assigner des personnes pour voir plus clair dans le dossier, je suis persuadé que les membres du gouvernement vont m'appuyer parce que je sens, par les propos de M. Hubbard et les questions de M. Jordan, que beaucoup de points demeurent obscurs. Je déplore aussi que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports veuille aller article par article dans ce dossier, et le plus rapidement possible. Je veux y voir clair.

If we are pretending to be virgins we are going to behave like virgins in public and when the time comes to vote on the motion, to assign people in order to investigate this case, I'm convinced that government members are going to support me, because I feel, from the comments by Mr. Hubbard and questions by Mr. Jordan, that many issues are still blurry. I regret also that the parliamentary secretary for the Minister of Transport wants to go clause by clause, and as fast as possible. I want all those issues to be cleared.

[Text]

Mon prochain commentaire est pour les témoins. En 1984, lorsqu'il y a eu un changement de gouvernement, des Libéraux aux Conservateurs, beaucoup de contrats de construction ont quand même été honorés. Vous vous êtes donc basés là-dessus et vous avez tout signé à la veille de la victoire évidente des Libéraux et malgré les dires de M. Chrétien qui annonçait au Canada tout entier qu'il allait annuler tous les *deals*.

Par contre, dans votre grande expérience de la politique et du Parti progressiste-conservateur, vous n'êtes pas sans savoir qu'on parle de la privatisation du plus important aéroport canadien, le seul *hob* pour lequel le Canada a un contrat de 57 ans qui se monte à plusieurs milliards de dollars. Ce n'est pas un contrat de rénovation d'édifice ou de nettoyage de tapis. Il n'y a aucune comparaison avec les commentaires que vous avez faits tout à l'heure. Je dis tout cela avec respect, monsieur Matthews.

Monsieur Matthews, est-il exact que le lobbyiste Fred Doucet a été embauché par vous dans le seul but d'influencer le bureau du premier ministre pour qu'il accepte la création d'un consortium formé de Paxport et de Claridge?

Mr. Matthews: I'm glad you asked that. I want you to know that it was only in preparation for this meeting that I confirmed with my attorney that Fred Doucet actually worked for us. He was hired by the Paxport Group; I had nothing to do with him. So there is absolutely no credence whatever in what you've just suggested.

M. Guimond: Est-il exact que l'ancienne première ministre du Canada, j'ai oublié son nom, a insisté auprès du négociateur en chef pour signer le 7 octobre, dans le but d'obtenir une indemnisation? Parce que si vous n'aviez pas signé, le problème aurait certainement été différent.

Mr. Matthews: I have no idea as to why the government signed it on October 7. I know that we did not dictate the schedule. We never dictated the schedule. So the government decided when it was going to be signed. It was our responsibility to be there to sign it.

I should tell you that I was not in attendance at the signing. That was done principally by Claridge, because they were the managing partner.

So I can't tell you why she instructed the chief government negotiator to sign.

I am told that on contracts people are signing on behalf of the government, prior to their actually signing they get confirmation that this is what the government wants them to do. Other than that, I don't have any comment on it.

M. Guimond: C'est fini. Merci.

• 1245

Mr. Fontana: First of all, just to clarify for the Bloc critic about clause by clause, today is the end. There are no more witnesses after today. I know that —

The Chairman: We're going to have this discussion after the —

[Translation]

My next comment is for the witnesses. In 1984, when there was a change in government, from the Liberals to the Conservatives, many construction contracts were maintained. You banked on that and you signed a contract, even if the Liberal victory was obvious and in spite of the fact that Mr. Chrétien was proclaiming across the country that he intended to cancel all the deals.

However, given your long experience of politics and your connections with the Progressive Conservative Party, you probably were aware of the privatization of the biggest Canadian airport, the only *hob* in the country for which Canada has a 57 year contract amounting to several billion dollars. We are not talking renovation work or carpet cleaning here. There is no comparison with what you've said in your earlier comments. All this being said with due respect, Mr. Matthews.

Mr. Matthews, could you confirm that lobbyist Fred Doucet was hired by you only to influence the Prime Minister's Office and to obtain his consent for the creation of a Paxport-Claridge consortium?

M. Matthews: Je suis content que vous posiez cette question. Permettez-moi de préciser que c'est seulement en préparation de cette réunion que j'ai confirmé avec mon avocat que Fred Doucet travaillait vraiment pour nous. Il a été engagé par le groupe Paxport; personnellement, je n'avais rien à faire avec lui. Par conséquent, on ne peut accorder absolument aucune crédibilité à votre hypothèse.

Mr. Guimond: Is it correct that the former Prime Minister of Canada, whose name I forgot, insisted with the chief negotiator that the contract should be executed on October 7, in order for you to get a compensation? The problem would certainly have been different if you hadn't signed the contract.

M. Matthews: Je ne sais absolument pas pourquoi le gouvernement a signé le contrat le 7 octobre. Je sais tout simplement que nous n'avons imposé aucune date. Nous n'avons jamais imposé aucun calendrier. Le gouvernement a choisi lui-même la date de la signature. Quant à nous, il fallait bien qu'on soit là pour signer.

Permettez-moi d'ajouter que j'étais absent. C'est principalement Claridge, le partenaire délégué, qui s'est occupé de la signature du contrat.

Aussi, je ne peux pas vous dire pourquoi la première ministre a demandé au négociateur en chef du gouvernement de signer ce jour-là.

On me dit que les fonctionnaires chargés de la signature reçoivent, avant de passer à l'acte, une confirmation précisant que telle est la volonté du gouvernement. Je n'ai rien d'autre à ajouter.

Mr. Guimond: That's all. Thank you.

M. Fontana: J'aimerais tout d'abord préciser, à l'intention du critique du Bloc, au sujet de l'examen article par article, que nous achevons aujourd'hui. C'est aujourd'hui que nous entendons les derniers témoins. Je sais que. . .

Le président: Nous en reparlerons après. . .

[Texte]

Mr. Fontana: But I just want to clarify—

The Chairman: We're going to have this discussion after the minister appears before us this afternoon. Okay?

Mr. Fontana: Assuming there are no witnesses after today—

The Chairman: Mr. Fontana, we're going to cut it off there. I'm going to have that discussion after—

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I'm entitled to say whatever I want when it's my time. If I want to waste my time talking about process, I will.

The Chairman: Your chair is—

Mr. Fontana: I'm just trying to point out—

The Chairman: All your chair is trying to do is maintain order. Can we have the witnesses' questions, and then we can move on to the other stuff later.

Mr. Fontana: Don, let me first of all. . . I can confirm that you've done an awful lot for the community and your country, and for that I want to applaud what you've done. There's no doubt that on this particular deal we may differ, but I want to get to Mr. Baker.

You've suggested unprecedented legislation—because I would suggest to you, Mr. Baker, these are unprecedented circumstances. A unique sort of thing has occurred as this committee is trying to deal with the issues. So far there has been an awful lot of talk about the timing, the events that led up to this particular contract. The fact is that to an awful lot of people's surprise, including Mr. Hession and Air Canada today, in fact there was no cancellation clause in this agreement whatsoever.

That for such a large—and we're talking billions of dollars here, and we're supposed to be looking after the public interest; there was no cancellation clause. Unlike the helicopter deal, which in fact had a cancellation clause, this one did not. Everyone who has commented finds that rather curious. In fact, you even indicated today that your third-party agreements all had cancellation agreements, or that the cancellation agreements existed between some of those companies.

So I want to ask this question because this is very germane as to why the government did what it did, with respect to before the campaign, during the campaign, and today. I'm sure, Don, you know politics.

The House of Commons was curiously uncomfortable with the process right from the beginning. If in fact one had reviewed the record way back in 1992, when the whole RFP proposal came out, there was some uncomfortability with respect to the process. In fact, our leader at the time also expressed some reservations about the process, way back when.

So I have to ask this question because I think it's germane as to what you're entitled to, if anything. This is not expropriation without compensation, Mr. Baker. You are negotiating with Mr. Wright at the present time.

[Traduction]

M. Fontana: Je voulais simplement apporter une précision. . .

Le président: Nous parlerons de tout cela après le témoignage du ministre, cet après-midi. D'accord?

M. Fontana: Puisque c'est aujourd'hui le dernier jour d'audition des témoins. . .

Le président: Monsieur Fontana, nous allons en rester là. Nous parlerons de tout cela après. . .

M. Fontana: Monsieur le président, c'est mon temps de parole, et j'ai le droit de dire ce qui me plaît. Je peux utiliser mon temps comme je l'entends, pour parler du processus, si je le veux.

Le président: Votre président essaie. . .

M. Fontana: Je voulais simplement souligner. . .

Le président: Votre président essaie de maintenir l'ordre. Nous passerons à ces choses-là plus tard; pour le moment, posez vos questions au témoin.

M. Fontana: Don, permettez-moi tout d'abord. . . Je peux témoigner que vous avez beaucoup apporté à la collectivité et au pays, et je vous applaudis pour ce que vous avez fait. Cependant, il est clair que nous ne sommes pas du même avis dans cette affaire, mais j'aimerais poser une question à M. Baker.

Vous parlez de loi sans précédent. . . Mais monsieur Baker, c'est pour répondre à des circonstances sans précédent. Le comité a découvert quelque chose de tout à fait unique dans cette affaire. Jusqu'à présent, on a beaucoup parlé du déroulement chronologique des événements et des circonstances qui ont permis la signature de ce contrat. Beaucoup de gens ont été surpris, y compris M. Hession et Air Canada aujourd'hui, de constater qu'aucune clause de résiliation n'avait été prévue aux termes de ce contrat.

L'absence d'une clause de résiliation est étrange dans le cas d'un contrat aussi important, puisque des milliards de dollars et l'intérêt public sont en jeu. Contrairement au contrat des hélicoptères, ce contrat-ci ne contenait pas de clause de résiliation. Tous ceux qui ont commenté cette affaire trouvent cela plutôt étrange. De fait, vous nous avez révélé aujourd'hui que tous les contrats que vous avez conclus avec des tiers contenaient des clauses de résiliation, ou que les contrats conclus entre certaines de ces sociétés prévoyaient des dispositions de résiliation.

Je vais donc vous poser une question qui est tout à fait dans la ligne de ce qu'a fait le gouvernement avant et pendant la campagne, et ce qu'il fait actuellement. Je suis certain, Don, que vous connaissez la politique.

Dès le départ, la Chambre des communes s'est sentie très mal à l'aise vis-à-vis du processus. De fait, ce malaise doit transparaître dans les procès-verbaux de 1992, année au cours de laquelle a été publiée la demande de proposition. À cette époque, notre leader avait déjà émis certaines réserves quant au processus.

J'ai donc une question qui se rapporte au montant auquel vous avez droit, s'il en est. Il ne s'agit pas d'une expropriation sans indemnité, monsieur Baker. Vous négociez actuellement avec M. Wright.

[Text]

This legislation says no lobbyists shall be paid and no lost profits. You want \$200 million from the people of Canada, which includes your lost profits, for a deal that you were told would be cancelled if it was not found in the public interest.

That's what this legislation is all about. It's the cancellation of this deal, and the government has said they are prepared to negotiate out-of-pocket expenses provided you can prove that in fact those expenses are bona fide. No lobbyist fees, no loss of profits, and the government is prepared to be reasonable under the circumstances.

So I wonder if I could ask you the question, one, why was there no cancellation clause in that agreement, because it smells, to tell you the truth, very badly; second, with respect to the whole notion of the \$200 million you're demanding from the government, whether you feel that is fair to the Canadian taxpayers, that Canadian taxpayers should compensate you for lost profits over the course of the 57 years you would have had this agreement with the government.

Mr. Matthews: Do you want me to respond to the last part of that? I'll just say this to you, Joe, using your first name, I don't think that I should set a number.

Mr. Fontana: Well, you have.

Mr. Matthews: No, no. No, I haven't set a number. No, no. No, I—

Mr. Fontana: Mr. Vineberg has already indicated you've requested \$173 million from the government.

• 1250

Mr. Matthews: What I am suggesting today is that you use the arbitration act and go through that process and let a third party decide. If he says "Joe, you get zip", then that's the way it has to be. I don't like that but that's the way it has to be.

I haven't been at any of the meetings with Mr. Wright, but I am told he starts out his meetings by saying "I'm not here to negotiate."

Mr. Fontana: Do you believe that the Canadian taxpayer should have to pay for lost profits to the Pearson Development Corporation?

Mr. Matthews: I believe that if the government wants to cancel the contract, then the cost of cancellation should be established not by me and not by you but in accordance with the Expropriation Act.

Mr. Fontana: Would you wish to comment on the cancellation clause? I know that was asked before.

Mr. Baker: I'll talk about the cancellation clause. First of all, cancellation clauses are and are not used in commercial transactions. I have done hundreds of transactions without cancellation clauses. What you do is rely on the law of contract

[Translation]

Le projet de loi que nous avons sous les yeux précise qu'aucune indemnité ne sera versée pour les services de lobbyistes, ni pour le manque à gagner. Vous réclamez à la population canadienne une indemnité de 200 millions de dollars qui comprend le manque à gagner, pour un contrat dont vous saviez qu'il serait résilié s'il s'avérait qu'il n'était pas conforme à l'intérêt public.

Le projet de loi traite de tout cela. Il porte sur la résiliation de ce contrat et le gouvernement s'est dit prêt à négocier des frais d'exploitation réels, à condition que vous puissiez prouver que ces dépenses ont été engagées de bonne foi. Il n'est pas question de rembourser des frais de lobbyistes, ni des manques à gagner, et le gouvernement est prêt à se montrer raisonnable dans les circonstances.

C'est pourquoi, j'aimerais vous demander premièrement pourquoi cet accord ne contenait aucune clause de résiliation. À vous dire la vérité, cela paraît très suspect. Deuxièmement, j'aimerais vous demander si vous estimez qu'il est équitable que les contribuables canadiens vous versent une indemnité de 200 millions de dollars pour votre manque à gagner pendant les 57 années que devait durer cette entente avec le gouvernement.

M. Matthews: Si vous voulez que je réponde à la dernière partie de votre question, je vous dirais Joe, si vous me permettez de vous appeler par votre prénom, que je ne pense pas avoir fixé un montant.

M. Fontana: Si, vous l'avez fait.

M. Matthews: Non, non, non, je n'ai fixé aucun montant.

M. Fontana: M. Vineberg nous a déjà indiqué que vous réclamez 173 millions du gouvernement.

M. Matthews: Ce que je propose, c'est de s'en remettre à la Loi sur l'arbitrage commercial et de laisser la décision à un tiers. Si l'arbitre me dit que je n'ai droit à rien, je devrai accepter sa décision. Cela ne me plaît guère, mais nous n'avons pas le choix.

Je n'ai jamais rencontré M. Wright, mais on me dit qu'il commence toujours ses réunions en disant «je ne suis pas ici pour négocier».

M. Fontana: Pensez-vous que les contribuables canadiens devraient payer le manque à gagner de la Pearson Development Corporation?

M. Matthews: Je crois que si le gouvernement veut résilier le contrat, ce n'est pas à moi ni à vous de déterminer le montant d'une indemnité, mais à un arbitre, aux termes de la Loi sur l'expropriation.

M. Fontana: Je sais qu'on vous a déjà posé des questions sur la clause de résiliation, mais avez-vous d'autres commentaires à ajouter à ce sujet?

M. Baker: Je veux bien en parler. Premièrement, les transactions commerciales font l'objet, mais pas toujours, de clauses de résiliation. J'ai conclu des centaines de transactions sans clauses de résiliation. En cas de litige, on s'appuie sur

[Texte]

as interpreted by the courts. You would usually use cancellation clauses where you can estimate liquidated damages with reasonable certainty. This is not a case where the parties intended to try to estimate what liquidated damages are under the circumstances.

If you do try to estimate liquidated damages, those clauses can be struck down by the courts because they may decide they're not adequate determinations of them and that they're penalty clauses. So very often there are no cancellation clauses.

We were prepared to rely on the laws of Canada in that regard. I have negotiated hundreds of millions of dollars worth of contracts and with the Government of Canada without a cancellation clause.

You mentioned the third-party claim. The third-party contract you're talking about is the sublease with Allders, and the cancellation clauses were negotiated with the Government of Canada to be included.

The Government of Canada is walking away from that cancellation clause. The Government of Canada is legislating that clause. It is futile to even attempt to come up with a cancellation clause as this legislation is being applied. There is no need to have it. Somebody seems to think that the magic of a cancellation clause—

Mr. Fontana: Are you now admitting the fact that you were negotiating the cancellation clause?

Mr. Baker: No. Allders, a third-party lease, a sublease, was negotiating a cancellation clause. I did not negotiate the Allders lease.

Mr. Fontana: Mr. Baker, let me ask you a question. I don't know who was in the room from August to October 7 when the then Prime Minister directed her chief negotiator to sign on the dotted line. The election had already begun. There were an awful lot of discussions about this particular deal. I believe that Mr. Chrétien and others had suggested that if in fact the deal was as good as you say it is, Don, and as good as you say it is, Mr. Baker, you could have not signed on October 7 and allowed the review to occur without signing. Why did you sign?

Mr. Matthews: It is the Government of Canada that decides when it's going to sign and when you're going to sign.

Mr. Fontana: But why did you sign?

Mr. Baker: We already had an agreement in August.

Mr. Fontana: No, you didn't have an agreement.

Mr. Baker: Yes, we did.

Mr. Fontana: You had an agreement in principle and a direction the Treasury Board had given to the government to sign an agreement.

Mr. Baker: We had more than an agreement in principle. Mr. Chairman, the copies of the five major agreements were sent to the Treasury Board for approval in August.

Mr. Fontana: Then, why didn't you sign it in August?

[Traduction]

l'interprétation du droit contractuel par les tribunaux. On a généralement recours aux clauses de résiliation lorsqu'il est possible de déterminer les dommages et intérêts avec une précision raisonnable. Dans l'affaire qui nous préoccupe, les parties n'ont pas cherché à déterminer à l'avance quels seraient les dommages et intérêts.

Les tribunaux peuvent invalider les clauses de dommages et intérêts déterminés en arguant que ce ne sont pas des estimations appropriées des dommages, mais plutôt des clauses pénales. Aussi, il n'est pas rare que les contrats ne prévoient aucune clause de résiliation.

Nous étions prêts à nous en remettre au droit canadien. J'ai négocié avec le gouvernement du Canada des contrats d'une valeur de plusieurs centaines de millions de dollars, sans aucune clause de résiliation.

Vous avez parlé de la réclamation d'un tiers. Dans le cas du contrat avec un tiers que vous avez mentionné, il s'agit d'un contrat de sous-location avec Allders, dont les clauses de résiliation ont été négociées avec le gouvernement du Canada.

Le gouvernement du Canada veut se dégager de cette clause de résiliation en adoptant une loi. Il est tout à fait futile de présenter une clause de résiliation si cette loi est appliquée. Une telle clause est inutile. Vous savez, on ne peut pas faire de la magie avec une clause de résiliation. . .

M. Fontana: Est-ce que vous admettez donc que vous avez négocié la clause de résiliation?

M. Baker: Non, c'est Allders qui a négocié une clause de résiliation dans son contrat de sous-location. Je n'ai pas négocié le bail de Allders.

M. Fontana: J'aimerais vous poser une question, monsieur Baker. Je ne sais pas qui a participé aux négociations, du mois d'août jusqu'au 7 octobre, lorsque la première ministre a ordonné à son chef négociateur de signer sur la ligne pointillée. La campagne électorale était déjà en cours. Ce contrat avait déjà fait beaucoup parlé de lui. Je crois que M. Chrétien et d'autres personnalités avaient laissé entendre que si le contrat était si intéressant pour le Canada, comme vous l'avez dit vous-même monsieur Baker et vous aussi Don, vous auriez pu ne pas le signer le 7 octobre et attendre un nouvel examen. Pourquoi avez-vous signé?

M. Matthews: C'est le gouvernement du Canada qui décide de la date de signature.

M. Fontana: Mais pourquoi avez-vous signé?

M. Baker: Nous avons déjà conclu une entente au mois d'août.

M. Fontana: Non, vous n'aviez pas conclu d'entente.

M. Baker: Si.

M. Fontana: Vous aviez un accord de principe et une instruction que le Conseil du Trésor avait donnée au gouvernement en vue de la signature d'une entente.

M. Baker: Nous avions plus qu'un accord de principe. Monsieur le président, les exemplaires des cinq principaux accords ont été soumis au Conseil du Trésor au mois d'août aux fins d'approbation.

M. Fontana: Mais alors, pourquoi ne l'avez-vous pas signé au mois d'août?

[Text]

Mr. Baker: The development agreement, the management operations agreement, the employee transfer agreement, and there's a fifth, went to the Treasury Board. The Treasury Board then sent its recommendations to the cabinet and the cabinet approved it. Why? Because there are hundreds of pieces of documentation, little pieces and incidental pieces, to get lined up, and this process takes time.

Mr. Fontana: All I'm asking you is a pretty simple question. Knowing the concerns of a party that was probably going to form the government and knowing very well that the former government probably had no legitimacy on October 7—everybody in the world knew that they were not going to be the government after October 25, and you surely must have known that—didn't it even twig your good conscience to say maybe you would allow the new government to have an opportunity of negotiating with you, if it was such a good deal and you weren't going to sign that agreement?

• 1255

Mr. Matthews: Let me answer this in two ways, Joe. Number one, I would like to explore with you what your concern is about a cancellation clause. I don't attach much importance to them at all, but I would like to know why you seem to think that's important. I don't.

The second thing is you have to understand that the managing partner of Pearson Development Corporation is Claridge. They're the ones that signed the contract on October 7. I did not sign it then, but they did. They had no choice. They were signing because that's what the government of the day said was the day they were going to sign. Whether it was prudent politically or not is another matter.

Mr. Fontana: Thank you.

Mr. Matthews: Now can you tell me why this cancellation clause is so important to the discussion, in your mind?

Mr. Fontana: I wasn't there but I think—

The Chairman: We'll ask the questions from this end, Mr. Witness. We try to keep order that way.

Mrs. Terrana: You keep saying that August 27 was the date. But on August 27 we knew that an election was going to be held in November at the very latest, so it doesn't change anything. It is only a question of a month and a half.

The cancellation clause, I think, has quite an importance when it was such a shaky deal. We knew the opposition was not in favour of this deal. We knew the people out there were not in favour of this deal, so it does not change anything.

With respect to the \$32 million on page 5 that you claim to have spent, is that the only amount your company has spent for this deal?

Mr. Matthews: The \$32 million is the total cost of out-of-pocket expenses.

Mrs. Terrana: I want to pick up on what Mr. Gouk and someone else said regarding the \$32 million. It seems to me you have said that only \$6 million was spent from October 7, from what Mr.—

[Translation]

M. Baker: Nous avons remis l'accord d'aménagement, l'accord concernant les opérations de gestion, l'accord sur le transfert des employés et un cinquième accord au Conseil du Trésor. Ensuite, le Conseil du Trésor a transmis ses recommandations au Cabinet qui a approuvé le tout. Vous voulez savoir pourquoi? Tout simplement parce qu'il faut régler une foule de petits détails et rassembler une gamme de documents annexes; et que tout cela prend du temps.

M. Fontana: La question que je vous pose est somme toute assez simple. Connaissant les réserves que manifestaient le parti qui était pratiquement assuré de former le prochain gouvernement, et sachant très bien que le gouvernement en place n'avait plus aucune légitimité le 7 octobre—car vous saviez certainement comme tout le monde que le gouvernement ne serait plus le même après le 25 octobre—vous n'avez même pas été incité, par un sursaut de conscience, à ne pas signer ce contrat afin de donner au nouveau gouvernement la possibilité de négocier avec vous ce contrat semble-t-il si avantageux?

M. Matthews: Joe, j'ai deux choses à vous dire. Premièrement, j'aimerais savoir pourquoi vous attachez tant d'importance à la clause de résiliation. Pour moi, ce genre de clause n'est pas très importante, mais j'aimerais savoir pourquoi vous pensez le contraire.

La deuxième chose que vous devez comprendre, c'est que Claridge est l'associé directeur général de la Pearson Development Corporation. Ce sont eux qui ont signé le contrat le 7 octobre. Ce n'est pas moi, c'est eux. Ils n'avaient pas le choix. Ils ont signé ce jour-là parce que le gouvernement en place avait décidé que c'était le moment de signer. Quant à savoir si la signature de ce contrat était avisée sur le plan politique, c'est une autre affaire.

M. Fontana: Merci.

M. Matthews: Et maintenant, pouvez-vous me dire pourquoi la clause de résiliation vous paraît si importante?

M. Fontana: Je n'étais pas là, mais je pense. . .

Le président: Je rappelle au témoin que c'est nous qui posons les questions. C'est comme cela que ça se passe au comité.

Mme Terrana: Vous avez mentionné la date du 27 août. Mais, le 27 août, nous savions que les élections devaient être déclenchées au plus tard au mois de novembre. Par conséquent, cela ne change rien à l'affaire. Il n'y a qu'une différence d'un mois et demi.

À mon avis, la clause de résiliation était importante dans un contrat aussi fumeux. Nous savions que l'opposition était contre. La date ne change rien à l'affaire, car nous savions que les gens n'étaient pas en faveur de ce contrat.

À la page 5, vous prétendez avoir dépensé 32 millions de dollars. Est-ce que cela correspond au montant des frais que votre société a engagés dans le cadre de ce contrat?

M. Matthews: Les 32 millions de dollars recouvrent l'ensemble des frais réels.

Mme Terrana: J'aimerais revenir sur ce que M. Gouk et quelqu'un d'autre a dit au sujet de ces 32 millions de dollars. Il me semble que vous avez affirmé avoir dépensé seulement 6 millions de dollars à partir du 7 octobre, d'après ce que M. . .

[Texte]

Mr. Matthews: That was after that.

Mrs. Terrana: I have been involved in many contracts, and I know that most of the time whenever you put in an expression of interest you don't always get your money back. You are out the money that you spent. I just want to bring it to your attention.

The last comment I would like to make is that I am really annoyed that you went from the CCF to the Conservatives without going through the Liberals. I think you followed Winston Churchill's advice and you just did what you had to do.

Mr. Matthews: Thank you. I want you to know that I often quote him when people ask me about my political history.

The Chairman: Seeing there are no other questions, I want to thank you gentlemen for appearing before us this afternoon.

Committee members will reconvene in room 705, the Promenade, which is 151 Sparks Street. After the minister, we'll have our discussion and motions, etc.

Mr. Guimond: I will ask that you have a public discussion, Mr. Chairman, not in camera.

The Chairman: You can ask that, sure. No problem. You can ask that, Mr. Guimond.

Mr. Guimond: We are open and—

The Chairman: We are adjourned until this afternoon. Thank you.

[Traduction]

M. Matthews: Ces dépenses, c'était après.

Mme Terrana: J'ai participé à la négociation de nombreux contrats et je sais que, la plupart du temps, on ne récupère pas les frais de préparation d'une soumission. On peut faire une croix sur l'argent dépensé. Voilà ce que je voulais vous dire.

Enfin, j'aimerais ajouter que je suis vraiment déçu que vous soyez passé de la CCF au Parti conservateur, sans passer par les Libéraux! Je crois que vous avez suivi le conseil de Winston Churchill, et que vous avez fait ce que vous aviez à faire.

M. Matthews: Merci. Il m'arrive souvent de citer Churchill quand on me pose des questions sur mes antécédents politiques.

Le président: Puisqu'il n'y a plus d'autres questions, je remercie les témoins d'être venus cet après-midi.

Les membres du comité se réuniront dans la salle 705, dans l'immeuble de la Promenade, au 151 de la rue Sparks. Après le ministre, nous aurons un débat au cours duquel les motions seront présentées, etc. . .

M. Guimond: Monsieur le président, j'aimerais que le débat soit public plutôt qu'à huis clos.

Le président: C'est une possibilité. Je n'y vois aucun inconvénient. Vous pouvez demander un débat public, monsieur Guimond.

M. Guimond: Notre comité est ouvert et. . .

Le président: La séance est levée jusqu'à cet après-midi. Je vous remercie.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

TÉMOINS

From Air Canada:

R.A. Morrison, Vice-President, Corporate Communications,
Government and Industry Relations;

Dominic Fiore, Senior Director, Corporate Real Estate (retired).

From Matthews Paxport Trust:

Gordon Baker, Trustee;

Donald Matthews, Chairman, Matthews Group Limited.

D'Air Canada:

R.A. Morrison, vice-président, Communications de l'entreprise,
Relations gouvernementales et de l'Industrie;

Dominic Fiore, premier directeur, Biens immobiliers (retraité).

De Matthews Paxport Trust:

Gordon Baker, mandataire;

Donald Matthews, président, Matthews Group Limited.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

C-11
XC27
-182
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Tuesday, May 31, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le mardi 31 mai 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport

CONCERNANT:

Projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson

APPEARING:

Hon. Douglas Young
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Douglas Young
ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 31, 1994
(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, and Anna Terrana.

Acting Member present: Jake Hoeppner for Dick Harris.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant. From the Office of the Legislative Counsel: Michael Clegg, Legislative Counsel.

Appearing: Hon. Douglas Young, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: John Desmarais, Senior Adviser, Operations, Airports Group.

The Committee resumed consideration of Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport. (See *Minutes of Proceedings and Evidence*, dated May 26, 1994, Issue No. 7.)

On Clause 1.

The Hon. Douglas Young answered questions.

The Committee proceeded to consider future business.

After debate, on motion of Michel Guimond, it was agreed,—That the meeting of Thursday, June 2, 1994 at 9:30 o'clock a.m. be cancelled.

That a meeting be held on Wednesday, June 8, 1994 at 3:30 o'clock p.m. to hear further witnesses on Bill C-22.

That a meeting be held on Thursday, June 9, 1994 at 9:30 o'clock a.m. to consider the clause by clause study of Bill C-22.

At 5:16 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Susan Baldwin

Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 31 MAI 1994
(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 34, dans la salle 705 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Jake Hoeppner pour Dick Harris.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant. Du Bureau des conseillers législatifs: Michael Clegg, conseiller législatif.

Comparent: L'hon. Douglas Young, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: John Desmarais, conseiller principal, Opérations, Groupe des aéroports.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson (voir les *Procès-verbaux et témoignages* du 26 mai 1994, fascicule n° 7).

Article 1

L'hon. Douglas Young répond aux questions.

Le Comité discute de ses travaux à venir.

Après débat, sur motion de Michel Guimond, il est convenu—Que la réunion du jeudi 2 juin, à 9 h 30, soit annulée.

Qu'une réunion ait lieu le mercredi 8 juin, à 15 h 30, pour entendre d'autres témoins sur le projet de loi C-22.

Qu'une réunion ait lieu le jeudi 9 juin, à 9 h 30, pour entreprendre l'étude détaillée du projet de loi C-22.

À 17 h 16, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffière de comité

Susan Baldwin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 31, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 31 mai 1994

• 1534

The Chairman: Good afternoon, colleagues. Welcome back. We are resuming the examination of Bill C-22 and we welcome the Hon. Douglas Young, Minister of Transport, in his third appearance before us in just six months. That's got to be some kind of a record. So we thank him for being so available to this committee.

Joining the minister at the table is John Desmarais, who is the senior adviser of operations.

I understand the minister does not have an opening statement. He wants to get right to the questions.

Mr. Guimond, do you want to begin?

Le président: Bonjour, chers collègues. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-22 et nous avons l'honneur d'accueillir l'honorable Douglas Young, ministre des Transports pour sa troisième comparution en six mois, ce qui doit être un record. Nous le remercions d'être venu.

Le ministre est accompagné de John Desmarais, conseiller spécial, opérations.

Le ministre n'a pas de déclaration liminaire; il est prêt à répondre à vos question tout de suite.

Monsieur Guimond, voulez-vous commencer?

• 1535

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Bonjour, monsieur le ministre.

Vous aviez manifesté le désir de comparaître après les autres témoins. J'ai vu votre conseillère législative à quelques reprises. Nous avons encore des témoins à faire entendre. Nous attendons des nouvelles de M. Jelinek et de M. le sénateur Kolber, et nous aurons à prendre une décision vis-à-vis de l'assignation de M. Coughlin. Cependant, on ne peut pas retarder votre comparution indéfiniment.

Monsieur le ministre, comme le confirme le rapport Nixon, il semble qu'il y ait eu des histoires d'horreur autour de ce projet de privatisation. Est-ce qu'il y a des éléments nouveaux qu'on devrait connaître? Est-ce qu'il y a eu des révélations pour vous dans ces témoignages?

L'honorable Douglas Young (ministre des Transports): La décision du gouvernement d'annuler le contrat du projet de l'Aéroport international Lester Pearson était basé sur notre évaluation de la situation, qui a été confirmée par le rapport préparé par M. Nixon.

L'intérêt public qu'il y avait à céder l'aéroport le plus important au Canada à des intérêts privés dans de telles circonstances nous semblait être douteux, et nous n'avions pas de raisons de croire que la décision d'annuler le contrat n'était pas dans le meilleur intérêt des Canadiens. C'est toujours notre position.

M. Guimond: Nous avons entendu ce matin des témoignages renversants de la part de M. Matthews et de M. Baker, un avocat. Je ne sais pas si cela a été porté à votre attention, mais c'était vraiment à faire hérisser le poil sur les bras.

I want to ask you what kind of review that is. It is certainly not a thorough review, certainly not a fair review, certainly not a balanced review, certainly a rushed review.

Dans nos discours à la Chambre, on n'avait jamais attaqué. Au contraire, on reconnaissait une certaine intégrité et une certaine compétence à M. Nixon, un ancien trésorier de l'Ontario. Il était libéral, mais cela pouvait être accessoire au dossier.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Good afternoon, Mr. Minister.

You expressed the desire to appear after the other witnesses. I have seen your legislative counsellor on a number of occasions. There are still some witnesses left to hear. We are waiting for an answer from Mr. Jelinek and from Senator Kolber, and we'll have to make a decision about the subpoena of Mr. Coughlin. However, it is impossible for us to delay your appearance indefinitely.

Mr. Minister, as the Nixon Report confirms, this privatization project seems to have given rise to a number of horror stories. Are there any new elements that should be drawn to the attention of the committee, and were there any revelations for you in this testimony?

Hon. Douglas Young (Minister of Transport): The government's decision to cancel the contract for the Lester Pearson International Airport was based on our assessment of the situation, which was confirmed in the report prepared by Mr. Nixon.

We saw little public interest in handing over the largest airport in Canada to private interests in such circumstances and we have no reason to believe that the decision to cancel the contract was not in the best interest of Canadians. Our position remains the same.

Mr. Guimond: This morning we heard astounding testimony from Mr. Matthews and Mr. Baker, a lawyer. I don't know whether you are aware of what was said but it was enough to make your hair stand up on end.

Je vous demande comment on peut qualifier ce genre d'examen. Ce n'est certainement ni exhaustif ni juste, ce n'est pas un examen impartial, c'est un examen effectué à la hâte.

We never made any attacks in our speeches in the House. On the contrary, we have acknowledged that Mr. Nixon, a former Treasurer of Ontario, does have integrity and competence. He was a Liberal but that may not have a bearing on the main issue.

[Texte]

[Traduction]

Comment réagissez-vous à de tels propos, monsieur le ministre?

How do you react to such comments, Mr. Minister?

M. Young: Si j'étais aujourd'hui à la place de l'un des principaux actionnaires d'une série de compagnies qui étaient impliquées dans cette transaction, il serait normal que je ne sois pas totalement satisfait du processus si le résultat final était que je ne suis plus impliqué comme personne d'affaires dans ce projet.

Mr. Young: If I were today in the position of one of the main shareholders of the companies involved in this transaction, I would understandably not be completely satisfied with the process if it should lead to the termination of my involvement in this project.

Évidemment, les personnes qui se sont impliquées l'ont fait avec beaucoup d'enthousiasme, si je peux me permettre ce terme. Par conséquent, je comprends facilement la déception du témoin dont vous avez parlé. C'était un des personnages clés dans l'ensemble des compagnies qui ont soumis des propositions au gouvernement. Par la suite, il a fait toutes sortes d'alliances et est devenu associé, par l'entremise de ces compagnies, à d'autres sociétés. Je suis certain que tous les membres du Comité savent où sont maintenant rendues plusieurs compagnies dans lesquelles le témoin en question était impliqué.

I can understand that all the people who took part in this project were very enthusiastic about it, so to speak. So of course I can understand the disappointment of the witness you refer to. He was one of the main participants for the group of companies that submitted proposals to the government. They later entered into all sorts of alliances and as a result of such agreements he became a partner of other companies. I'm sure that all the all the people committee members now know what has happened to several of the companies in which the witness concerned was involved.

• 1540

Pour ce qui est du plaidoyer des avocats dans de telles circonstances, étant avocat depuis très longtemps, je comprends facilement l'émotion dont on peut faire preuve lorsque notre client est présent.

As for the arguments of the lawyers in such circumstances, having a long experience as a lawyer myself, I can easily understand how one may speak with great emotion when one's client is present.

M. Guimond: Monsieur le ministre, il me semble avoir déjà lu que vous étiez un ancien membre de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick. Je ne sais si c'est le titre qu'elle porte, mais je pense que vous avez de l'expérience au palier provincial en plus de l'expérience que vous avez eue comme député de l'Opposition officielle et aujourd'hui comme ministre.

Mr. Guimond: Mr. Minister, I understand that you are a former member of the Legislative Assembly of New Brunswick. I don't know what the official name of the legislature is, but I gather you have experience at the provincial level in addition to your experience as member of the Official Opposition and now as Minister.

D'après votre expérience, est-il normal qu'un gouvernement, trois semaines avant une élection, conclue une entente aussi importante que Pearson, pour une somme d'argent aussi considérable et pour une durée aussi longue, à savoir 57 ans? Je vous demande de me renseigner en tant que nouvel élu. Est-ce dans la norme des choses?

Judging from your experience, is it normal for a government, three weeks before an election, to conclude an agreement as important as that dealing with the Pearson Airport for such a large sum of money and for such a long period of time, namely 57 years? As a newly elected member I would be interested in hearing your opinion. Is that normal procedure?

M. Young: Cette proposition avait fait l'objet de discussions depuis quand même assez longtemps par des personnes intéressées un peu partout au pays. Étant donné le déroulement des événements, les joueurs principaux, les investisseurs et la relation entre diverses compagnies, cette affaire a attiré l'attention de personnes intéressées à ce genre de proposition.

Mr. Young: The proposal had been the subject of much discussion by interested persons for some time throughout the country. Because of the way events unfolded, because of the main stakeholders, the investors and the relationship between the various companies, the matter caught the attention of those people interested in this type of proposal.

Est-il normal qu'une transaction de cette envergure ait lieu trois semaines avant une élection ou à la fin du mandat d'un gouvernement? Cela ne s'était certainement jamais fait au sujet d'un élément qui, à mon avis, est l'un des plus importants instruments économiques du pays.

Is it normal for a transaction of this size to take place within three weeks before an election or at the end of the mandate of a government? There were never any precedent on a matter which, in my view, is one of the most important economic instruments of the country.

L'Aéroport Lester Pearson n'est pas perçu par les Canadiens comme étant l'aéroport de Toronto. Cet aéroport est vu par la vaste majorité des Canadiens comme l'unité clé dans le système aérien canadien. Cette proposition avait suscité une forte réaction chez les citoyens de l'Ontario, de la région métropolitaine de Toronto et même de partout au pays.

The Lester Pearson Airport is not perceived by Canadians as being the Toronto Airport. The great majority of Canadians see this airport as the keystone of the Canadian air system. This proposal aroused strong reactions among citizens of Ontario, the metropolitan Toronto area and throughout the country.

Le chef du Parti libéral à l'époque avait déclaré qu'il allait contre les conventions établies qu'une telle transaction, contestée par des élus, par des citoyens et des citoyennes et par d'autres intervenants, soit complétée. Un avertissement très clair a été donné.

At the time the head of the Liberal Party stated that it was against all established conventions for such a transaction, challenged by elected representatives, citizens and other interested parties, to be concluded. So, a very clear warning was given.

[Text]

Vous me permettrez de faire une observation non politique dans ce contexte. Vous avez fait allusion à mon expérience personnelle et non juridique, évidemment, parce que cela fait un bout de temps que je ne donne pas d'avis juridiques. Je pourrais probablement exiger un tarif de zéro. Cependant, il y a un jury qui a parlé dans cette affaire. Je ne veux pas prétendre que la population de la grande région métropolitaine de Toronto ait basé son vote, lors du scrutin, simplement sur la façon dont l'ancienne administration avait géré cette proposition pour l'aéroport de Toronto, mais vous connaissez sans doute les résultats qu'on a eus dans la région de Toronto. Les personnes qui ont été associées de façon politique à cette proposition sur le plan fédéral ont toutes disparu. Je crois que cela indique non seulement que les gens étaient conscients qu'il s'était passé des choses néfastes ou machiavéliques, mais aussi qu'ils refusaient qu'un instrument aussi important que l'aéroport Pearson de Toronto soit transféré à des intérêts privés. Encore aujourd'hui, la vaste majorité des gens n'accepte pas que ce genre de transaction ait lieu.

• 1545

M. Guimond: Monsieur le ministre, j'aurais une série de questions à vous poser sur la recommandation que fera M. Wright. Je devine déjà votre réponse: vous ne voulez pas intervenir et vous ne voulez pas vous mêler de cela d'aucune façon. C'est pour cela que je ne vous pose pas mes questions, mais j'en aurais toute une liste.

Malgré tout cela, considérez-vous que vous commencez à être suffisamment outillé pour savoir s'il devrait y avoir compensation pour des dommages et intérêts? Je pense que vous l'êtes plus que nous, en tout cas.

M. Young: Pouvez-vous expliquer le terme «dommages et intérêts»?

M. Guimond: C'est une formule consacrée en droit québécois, en droit civil français, pour indemniser quelqu'un d'une quelconque façon. Je ne connais pas le terme anglais.

M. Young: Ce n'est pas cela. J'avoue ouvertement mon ignorance du droit civil du Québec étant donné que j'ai été formé en droit commun.

Il est très clair que le mandat qui a été donné au négociateur, M. Wright, ne prévoit compensation que pour des dépenses légitimes encourues directement pour ce projet, et surtout exclut sans équivoque toute compensation pour des profits futurs ou perdus, ainsi que pour toute dépense reliée à des frais payés à des lobbyistes.

Je veux être très clair devant le Comité, parce que je comprends l'importance que plusieurs attachent à la discrétion ministérielle dont il est question dans le projet de loi. En effet, nous allons déterminer le niveau de compensation.

On a dit à M. Wright que lui et ses collègues qui font l'analyse des réclamations présentées devaient scruter à la loupe toutes ces réclamations pour s'assurer que les documents à l'appui de ces demandes de compensation soient absolument conformes à ce que l'on demande, en d'autres mots que ce soient des dépenses encourues directement pour ce projet, et que pas un sou ne soit donné pour des frais de lobbyistes ou pour des pertes de profits.

Je comprends très bien que les contribuables canadiens s'intéressent beaucoup à la recommandation de M. Wright et à la décision du ministre et du conseil exécutif du Cabinet. Je suis certain que s'il y a compensation, le vérificateur général du

[Translation]

Let me make a non political observation in this context. You refer to my personal rather than my legal experience, understandably so since it has been some time since I've given any legal opinions and I probably wouldn't be able to set a very high rate. We must remember that a jury has spoken on this matter. I won't claim that the population of the greater metropolitan area of Toronto based its vote in the election only on the way in which the previous government handled the Toronto Airport decision but I'm sure you are aware of the results obtained in the Toronto area. Those with a political involvement in this proposal all disappeared from the federal scene. Not only does this show that people were aware that harmful or machiavelical decisions were being taken but that they were unwilling to go along with the transfer of the Pearson Airport in Toronto to private interests. Even today the great majority of people are unwilling to accept this transaction.

Mr. Guimond: Mr. Minister, I have a series of questions to ask you on the recommendation to be made by Mr. Wright. I can guess that your answer will be that you do not want to intervene or become involved in any way. That is why I won't be putting my questions to you, but I do have a whole list of them.

In spite of all that, do you think you are getting sufficiently well informed to determine whether there should be compensation for damages? I believe that you are in a better position to know than we are, in any case.

Mr. Young: Could you give me the definition of the term "damages"?

Mr. Guimond: It is an accepted term in Quebec and French civil law to describe a type of compensation. I am not familiar with the English term.

Mr. Young: That isn't what I was asking. I must admit that I am not familiar with Quebec civil law since I was trained in common law.

It is clear that the mandate given to Mr. Wright, the negotiator, provides only for the compensation of legitimate expenses directly relating to the project and explicitly excludes any compensation for foregone of future profits, as well as any expenses related to lobbying costs.

I want to be very clear to the committee, because I understand the importance that some of you attach to the ministerial discretion mentioned in the bill. We shall indeed be determining the level of compensation.

We told Mr. Wright that he and his colleagues must examine the claims made with a fine tooth comb to ensure that all the supporting documents are in full compliance with our requirements, in other words the expenses must have been directly incurred for the project and not a cent will be paid in lobbying costs or for foregone profits.

I know that the taxpayers of Canada are very interested in the recommendation of Mr. Wright and the decision of the minister and the executive council of cabinet. I'm sure that if there is compensation, the Auditor General of Canada will take

[Texte]

Canada s'y intéressera aussi. Je vous assure qu'avant que cela aille au Cabinet ou au vérificateur général, le ministre des Transports s'assurera que tout est en ordre. Comme Harry Truman a dit, *the buck stops here*.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Could you give me, just in your opinion, the principal idea for cancelling the Pearson deal? Was it primarily because the deal itself was bad or because the process by which it was worked out was bad?

Mr. Young: I think it was a combination. Certainly the deal was very questionable in terms of the interests of the taxpayer. In terms of the public interest, the national interest, I think it could be questioned.

Certainly the public response to the deal and our concerns, as we looked at it more and more closely as time went on, would have been based on our notion that Lester B. Pearson International Airport, as I said a moment ago, and its importance to the aviation system in Canada goes far beyond Metropolitan Toronto, Ontario. It's a Canadian institution. It's the flagship for Canadian airports.

• 1550

So there's no doubt in my mind. That initial response was just, is this appropriate, are the numbers right, and is it in the best interest? But then obviously the Nixon report and the participation by lobbyists in a very extensive way led us to the conclusion that our initial concerns on a policy basis were valid: the timing of the deal; the end of five years of a government that was able to re-elect two members out of 295 to the House of Commons. I think the evidence on a number of fronts was pretty conclusive that the process was flawed and the deal of and by itself was not in the public interest.

Mr. Gouk: I agree with much of what you're saying. There certainly seem to be some things coming up that suggest this deal that was put together and the way it was put together are questionable at best. The perception of the public, the feedback many people were giving and certain assumptions you made on their behalf—which may in fact be accurate—were some of the things that probably caused your government to look at it.

With regard to the perception of the public and the transparency that wasn't there on behalf of this deal, isn't it now incumbent on us as the Canadian people's representatives to make this deal transparent? I don't think this has been happening up to now.

If there's something bad about the deal, if there are specifics—the term is too long, the rent is too low—could we not come up with some kind of an overview and say points one, two, three, four, these are the things that were bad about the deal and likewise with regard to the process?

There is a great deal of intimation as to what's going wrong. Some of us on the inside have a little better idea of some of the things, even from some of the testimony that came up this morning with regard to the connection of former cabinet ministers and so on.

[Traduction]

a great interest in it as well. You can rest assured that before the matter is submitted to the cabinet or the Auditor General, the Minister of Transport will guarantee that everything is in order. As Harry Truman said, *the buck stops here*.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Pouvez-vous me dire quelle est, à votre avis, le motif principal de la résiliation du contrat de l'aéroport Pearson? Est-ce parce que l'entente en elle-même était mauvaise ou à cause de la procédure suivie?

M. Young: Je pense que les deux facteurs entrent en jeu. L'entente elle-même était assez douteuse pour ce qui est des intérêts du contribuable. Quant à l'intérêt public, l'intérêt national, je pense qu'il y avait de quoi se préoccuper.

Quant à la réaction du public et nos préoccupations, il faut comprendre, comme je l'ai déjà dit, que l'aéroport international Lester B. Pearson revêt une importance capitale pour le système aérien canadien et dépasse de loin les simples intérêts du grand Toronto. Il s'agit d'une institution canadienne, le premier des aéroports canadiens.

Il n'y a donc aucun doute dans mon esprit. La première réaction était juste, est-ce bien ce qu'il faut, les chiffres sont-ils exacts et agit-on dans le meilleur intérêt du public? Mais ensuite, le rapport Nixon et la participation très active des lobbyistes nous a portés à conclure que nos préoccupations du début au sujet de la politique étaient fondées: le moment choisi, la fin des cinq années de pouvoir d'un gouvernement qui n'a pu faire élire que deux députés sur 295 à la Chambre des communes. Je crois que les preuves accumulées sur plusieurs fronts permettent vraiment de conclure que le processus comportait des lacunes et que le marché en soi n'allait pas dans le meilleur intérêt du public.

M. Gouk: Je suis en grande partie d'accord avec vous. Avec le recul, il semble certainement que la façon dont cette affaire a été conclue est pour le moins douteuse. La perception du public, la réaction de beaucoup de gens et certaines hypothèses faites à leur sujet—qui pourraient bien être justes—ont probablement poussé votre gouvernement à s'y intéresser.

En ce qui concerne la perception du public et la transparence qui n'existait pas en ce qui concerne ce marché, nous incombe-t-il à nous, les représentants du peuple canadien, de rendre cette affaire transparente? Je ne crois pas que cette transparence ait existé jusqu'ici.

Si quelque chose cloche à propos de ce marché, si des détails—la durée est trop longue, le loyer est trop élevé—ne pourrions-nous pas effectuer un examen quelconque qui nous permettrait de déterminer ce qui cloche dans ce marché et dans le processus?

Il y a beaucoup d'intimidation au sujet de ce qui ne va pas. Certains d'entre nous, qui voyons les choses de l'intérieur, ont acquis une meilleure idée de certains aspects, même à partir du témoignage que nous avons entendu ce matin en ce qui concerne les rapports avec d'anciens ministres, par exemple.

[Text]

Again, could we not come out with some specifics and then we can do likewise with the process and say: these were the reasons we didn't like the deal; this is what was wrong with it; this is why it wasn't in the Canadian taxpayers' best interests; this is what we didn't like about the process; this is what was wrong with it; this is why we had to stop it; here is the evidence or the very things that we're challenging that suggest this is not a good deal, it shouldn't be done in this way, and so it can't go ahead?

Mr. Young: Let me try to illustrate the dilemma we are faced with and that we had to deal with. On the day the announcement cancelling this arrangement was made, the reaction generally was good. That reflects across most of the Canadian mosaic and was the attitude that was expressed to me at least.

That holds up today. I haven't had anybody chasing me around today saying "Put the deal back together again". There might be a few people who would like to see that happen—very few. At least I haven't spoken to them. As I've travelled across the country, most people have said "We're glad you've got that done". The next reaction moments later was: "Okay, so now let's get on with it at Pearson. So what happens to the runways? What happens to T1 and T2? What happens with the upgrading? What happens with the aprons? What happens with the north-south runway? What's happening with the east-west runway? What happened to the thousands of jobs at Pearson International that were going to be generated?"

So I suppose if we had wished to be vindictive, we could have chosen perhaps another route. It would not have changed anything. If we'd have gone through a process of putting to the harsh light of day all the things that went on, that could have been done. I don't think it would have changed very much. The deal was cancelled. It might have left situations in a very tangled set-up for a long time.

• 1555

We made the decision that Canadians had decided about the deal. I may be wrong on that. But my instincts are that Torontonians decided on the deal, people in that part of Ontario decided on the deal, Canadians decided that the deal was not good. Their government said they were going to cancel it.

We could get out and see where are the smoking guns, find out who was involved, what went on, why it happened, why it happened the way it did, who said what when, who was involved, all that type of thing. I guess some people are interested in that.

I'll tell you quite frankly, as Minister of Transport I want to get Pearson up and running as a major international airport at the cutting edge. I think it's important to the economy of Ontario. I think it's important to the economy of Canada.

At the same time, we felt a tremendous obligation—and it was indicated in the Nixon report—that there should be fair compensation for out-of-pocket expenses, without taking into account foregone or lost profits, and not any compensation for fees paid to lobbyists.

Members around this committee will know many people have said publicly—and certainly many privately—they feel no compensation at all should be paid. There are many third-party interests in this. There are many people who are involved in a

[Translation]

Là encore, ne pourrions-nous pas être plus précis et examiner le processus sous cet angle pour pouvoir dire pourquoi le marché ne nous plaît pas; ce qui cloche; pourquoi il ne protégeait pas les intérêts des contribuables canadiens; ce qui nous plaît pas dans le processus; ce qui n'allait pas; pourquoi nous avons dû l'interrompre; quelles sont les preuves ou ce que nous contestons; pourquoi nous ne devrions pas agir ainsi, afin de mettre un terme à tout cela?

M. Young: Je vais essayer d'illustrer le dilemme devant lequel nous nous trouvions et n'est pas encore résolu. Le jour de l'annonce de l'annulation de cette entente, la réaction a généralement été bonne. Elle s'est manifestée dans presque toute la mosaïque canadienne. C'est tout au moins l'attitude exprimée en ma présence.

C'est encore vrai aujourd'hui. Personne n'est venu me voir pour insister afin de revenir en arrière. Il y a peut-être des gens qui aimeraient que le marché tienne, mais ils sont très peu nombreux. En tous cas, je n'en ai pas rencontré. Quand j'ai parcouru le pays, la plupart des gens m'ont dit qu'ils étaient heureux de ce que nous avions fait. Quelques minutes plus tard, la réaction était: bon, maintenant, occupons-nous de l'aéroport Pearson. Qu'arrive-t-il aux pistes? Qu'arrive-t-il aux aérogares 1 et 2? Et la modernisation? Et les aires de trafic? Que fait-on de la piste nord-sud? De la piste est-ouest? Qu'est-il advenu des milliers d'emplois qui devaient être créés à l'aéroport Pearson?

Si nous avions voulu être rancuniers, nous aurions sans doute pu choisir une autre direction. Cela n'aurait rien changé. Si nous avions porté au grand jour tout ce qui s'est passé, tout ce qui aurait pu être fait, je ne crois pas que cela aurait changé grand-chose. Le marché a été annulé. Certaines situations seraient peut-être restées très embrouillées pendant longtemps encore.

Nous avons décidé que les Canadiens avaient décidé. Je me trompe peut-être à ce sujet. Mais j'ai l'impression que les Torontois ont décidé, que les gens de cette partie de l'Ontario ont décidé, que les Canadiens ont décidé que ce n'était pas une bonne affaire. Le gouvernement a donc déclaré qu'il l'annulerait.

Nous pourrions chercher les coupables, déterminer qui a participé, ce qui s'est passé, pourquoi c'est arrivé, pourquoi les choses se sont déroulées comme elles l'ont fait, qui a dit quoi et quand, etc., etc.. Je crois qu'il y a des gens que cela intéresserait.

Pour être franc, à titre de ministre des Transports, je veux relever l'aéroport Pearson, pour qu'il devienne un grand aéroport international de premier plan. Cela me paraît important pour l'économie de Toronto. Cela me paraît important pour l'économie du Canada.

Par ailleurs, nous sentons une immense obligation—et elle a été évoquée dans le rapport Nixon—de donner une juste compensation pour les frais remboursables, sans tenir compte des profits escomptés ou perdus, et sans compensation aucune des honoraires versés aux lobbyistes.

Les membres du comité reconnaissent beaucoup de gens qui ont déclaré publiquement—et certainement beaucoup en privé—que, selon eux, aucune indemnisation ne devrait être versée. Il y a certainement de nombreux intérêts de tierces parties.

[Texte]

situation that I'm sure they would much have preferred not to become involved in. I understand that. The government understands it. I've met with representatives of two foreign nations who have companies involved in this situation, who are extremely concerned about the commercial implications. I understand that. The government understands it.

I am not one to seek to implement processes that may provide some moments of high drama and uncover some things that may or may not be, depending on the eye of the beholder, appropriate behaviour. This is a process we believe to have been flawed. The Nixon report confirmed it. We think it was done at an inappropriate time. Much of it was put together in ways that we don't think were in the public interest. We cancelled it.

We also understand the obligation of the Crown to perform and to keep its capacity to enter into arrangements with countries and companies who work internationally, as well as business people in the domestic context, and to have our commitments respected. It's going to be very tough. As I say, I've met with people who've expressed serious reservations about that.

But if your worry is that at some point the truth has to be known about every aspect of this deal and it all has to be put forward, I couldn't imagine initiating a process, at least at the time the decision was made during the winter to go in this direction, that we would drag it out *à la* Canadian, in a royal commission or something of that nature. I just could not imagine that this was in the best interest of Canadians. If we're trying to get things moving here, that was not the direction in which I felt we should go.

So that's why we've chosen this route, which is open to question, which certainly puts me on the spot in terms of the bill and how we deal with compensation if in fact compensation is paid. But at this point in time I don't think it would serve the public interest. It might serve some political interests. But we're going to try to clean it up as well as we can and get on with the business of operating Canada's largest airport.

Mr. Gouk: One of the concerns I have is public perception. It seems as though the Conservatives said trust them, it was a good deal. Now we're saying trust us, it was a bad deal. Somewhere along the line maybe the Canadian people would like to stop being treated like mushrooms and be given a little bit of facts on this.

Mr. Young: I have a great respect for the Canadian electorate. They've elected a lot of people. They've defeated a lot of people. They've made good choices and bad choices.

On this one, unless I'm totally misreading this dossier—and I've been at it since the day the Prime Minister asked me to take on this job—I have not found one rank-and-file Canadian, man or woman, in any of the 10 provinces or the two territories, who've told me this was the wrong decision—

Mr. Gouk: This morning—

Mr. Young: —who wasn't directly involved in it. Now, there may be a groundswell raging somewhere out in the country suggesting that perhaps this was a good deal, but I haven't found it anywhere yet.

[Traduction]

Beaucoup de gens se trouvent dans une situation où ils préféreraient nettement ne pas être. Je le comprends. Le gouvernement le comprend. J'ai rencontré des représentants de deux pays étrangers dont des entreprises se retrouvent dans cette situation et qui se préoccupent grandement des implications commerciales. Je le comprends. Le gouvernement le comprend.

Je ne suis pas de ceux qui cherchent à mettre en oeuvre des processus de nature à faire naître des moments de grande intensité dramatique et à mettre à jour des comportements acceptables ou non, selon le point de vue. Nous sommes d'avis que ce processus était erroné. Le rapport Nixon l'a confirmé. Nous pensons que le moment était mal choisi. Beaucoup d'éléments ne nous semblaient pas aller dans l'intérêt public. Nous avons donc annulé le marché.

Nous comprenons aussi l'obligation de la Couronne de pouvoir continuer à conclure des accords avec des pays et des entreprises qui exercent leurs activités à l'échelle internationale, ainsi qu'avec des entreprises nationales, et de faire respecter nos engagements. Ce sera très difficile. Comme je l'ai déjà dit, j'ai rencontré des gens qui ont exprimé de très grandes réserves à ce sujet.

Mais si vous vous souciez de faire un jour la vérité sur tous les aspects de ce marché et de tout révéler au grand jour, je n'aurais pu imaginer, tout au moins au moment où la décision a été prise l'hiver dernier, qu'on déclencherait un processus qui s'éterniserait «à la canadienne», dans une commission royale ou quelque chose du genre. Je ne pouvais pas imaginer que cela servirait les intérêts des Canadiens. Si nous devons décider d'aller dans cette direction, ce n'était pas celle que j'avais en tête.

Voilà pourquoi nous avons choisi cette façon de procéder, qui peut être contestée qui me met certainement sur la sellette en ce qui concerne le projet de loi et la façon d'accorder une indemnisation si nous versions effectivement une indemnisation. Mais pour l'instant, je ne crois pas que cela servirait l'intérêt public. Cela servirait peut-être quelques intérêts politiques. Mais nous allons essayer de faire le ménage de notre mieux et de faire en sorte que le plus grand aéroport canadien fonctionne bien.

M. Gouk: Je m'inquiète entre autres de la perception du public. Il me semble que les conservateurs demandaient de leur faire confiance, que c'était une bonne affaire. Maintenant nous disons qu'il faut nous faire confiance à nous, que ce n'était pas une bonne affaire. Les Canadiens pourraient bien en avoir assez de se faire prendre pour des imbéciles et vouloir en savoir un peu plus long.

M. Young: J'ai le plus grand respect pour les électeurs canadiens. Ils ont élu beaucoup de monde. Ils ont fait mordre la poussière à beaucoup de monde. Ils ont fait de bons choix et de mauvais choix.

Dans ce cas-ci, à moins que je comprenne le dossier complètement de travers—et je m'y intéresse depuis que le Premier ministre m'a demandé d'occuper ce poste—aucun Canadien ordinaire, homme ou femme, dans aucune des dix provinces et des deux territoires ne m'a dit que notre décision était mauvaise. . .

M. Gouk: Ce matin. . .

M. Young: . . . à moins d'avoir été directement en cause. Il y a peut-être une vague de fond quelque part au pays pour indiquer que c'était une bonne affaire, mais je ne l'ai pas encore vue.

[Text]

[Translation]

• 1600

Mr. Gouk: On the plan, with regard to the request for payments that you look at, are those documents going to be confidential or will they be available to the committee?

Mr. Young: Any documentation that is brought forward for negotiation purposes certainly cannot be made available to anyone because there may not be any compensation. Much of the documentation will be contested, I'm sure, and will be scrutinized by claims analysts, in whom we have great confidence.

We have established with the negotiator exactly what the criteria will be for compensation we will consider. Already, I'm sure—and I'm staying totally at arm's length on this—that not every piece of paper that comes forward will meet those terms and conditions. Anything that doesn't would certainly have to be kept confidential.

If compensation is paid—and I want to stress those words because there may be a situation in which it's impossible to arrive at an accommodation, and the negotiator will advise us in due course—I assume that the first subsequent step would be that we would then go to cabinet, because the process would require the minister to be satisfied, then the amount would be paid.

Based on my experience with public accounts and as a finance critic and in other roles around here, I expect that the Auditor General's staff will be in the next day, probably within moments of the cheque being issued, to check it out.

As to whether or not the documentation on which we base the claims can be made public, I'll have to look into that. My instincts are that unless there is something of a commercial nature that would preclude us from being able to do so, I would have no reservations about that. But I can't give you my undertaking that it can be done, because I'm not sure. I will endeavour to make sure that any documents that are the basis on which Canadian taxpayers' money is spent are available.

The Chairman: Mr. Minister, just as a supplementary to Mr. Gouk's question, and on that matter of third-party compensation, a witness said this morning that Mr. Wright begins each meeting with a statement to the effect that he's not there to negotiate.

Mr. Young: That's correct. He's not been given any mandate to negotiate the mandate he's been given.

The Chairman: So what is his mandate?

Mr. Young: His mandate is to accept claims for out-of-pocket expenses. It precludes any compensation for foregone or lost profits, or for fees paid to lobbyists. He has absolutely no mandate to negotiate. Once those claims are submitted they are reviewed by claims analysts. So he's there, representing us, in order to accept this information.

They may wish to negotiate on whether item A was directly involved in an expenditure related to this particular project. But he is certainly, I hope, not going to negotiate on what some people would like to negotiate; that is, they would like to have lost profits, foregone profits, lobbyist fees, and all the rest included. If he negotiates on those there'll be a new negotiator there. So that's why he opens it every day the way he does.

M. Gouk: En ce qui concerne la demande de paiements que vous examinez, les documents seront-ils confidentiels ou seront-ils mis à la disposition du comité?

M. Young: Tout document présenté dans le cadre des négociations ne peut être communiqué à qui que ce soit, parce qu'il n'y aura peut-être pas d'indemnisation. Une grande partie de la documentation sera contestée, j'en suis certain, et sera analysée par les spécialistes des demandes de remboursements, en qui nous faisons vraiment confiance.

Nous avons établi exactement avec le négociateur quels seront les critères de compensation que nous prendrons en considération. Je suis déjà certain—et je n'ai absolument rien à voir avec cette question—que tous les documents présentés ne satisferont pas ces critères. Et ces documents—là devront rester confidentiels.

Si une indemnisation est versée—et je tiens à le souligner parce qu'il pourrait s'avérer impossible d'arriver à un compromis et que le négociateur nous en informe le moment opportun—je suppose que la première étape par la suite consistera à demander l'autorisation du Cabinet, parce que le processus exigera que le ministre soit convaincu du bien fondé de l'indemnisation avant qu'elle ne soit versée.

D'après mon expérience des comptes publics, comme critique financier et à d'autres titres, je suppose que le personnel du vérificateur général s'empressera, probablement dès que les chèques auront été émis, de vérifier ces opérations.

En ce qui concerne la possibilité de rendre publics les documents sur lesquels se fondent les demandes de remboursement, je devrai étudier la question. J'ai l'impression qu'à moins qu'une objection de nature commerciale ne nous en empêche, je n'hésiterais pas à le faire. Mais je ne peux vous promettre que c'est possible, parce que je n'en suis pas certain. Je tâcherai de m'assurer que tout document à partir duquel des deniers publics seront dépensés sera rendu public.

Le président: Monsieur le ministre, une question supplémentaire à celle de M. Gouk, au sujet de l'indemnisation des tiers. Un témoin a déclaré ce matin que M. Wright commence chaque réunion en déclarant qu'il n'est pas là pour négocier.

M. Young: C'est exact. Il n'a pas reçu le mandat de négocier.

Le président: Quel est son mandat, alors?

M. Young: Son mandat consiste à recevoir les demandes de remboursement des frais remboursables. Cela exclut toute indemnisation pour des profits escomptés ou perdus ou pour les honoraires versés aux lobbyistes. Il n'a absolument aucun mandat de négocier. Lorsque ces demandes sont présentées, elles sont examinées par des spécialistes. Il est donc là, pour nous représenter et recevoir cette information.

Ils pourront peut-être vouloir négocier afin de savoir si telle ou telle dépense était reliée directement à ce projet en particulier. Mais il ne négociera certainement pas, je l'espère, des dépenses que certaines personnes voudraient négocier; les profits perdus ou escomptés, les honoraires des lobbyistes, et tout le reste. S'il essaye de négocier ces dépenses, nous le remplacerons par un autre négociateur. Voilà pourquoi il met toujours carte sur table tous les jours.

[Texte]

The Chairman: No, it's quite clear that he's making it very clear to all those third-party—

Mr. Young: I'm glad he's doing his job well.

The Chairman: Thank you for that clarification, Mr. Minister.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Minister, even if this had been perceived as a good deal by whoever, is it possible that the perception would have pushed out anything good about it because it was just seen as being simply rotten because of the involvement of the individuals and the players and the narrow time line they seemed to think was so necessary?

Reference was given to the future Prime Minister's statement, and it seemed that everything was being jammed in. It's possible that Canada might consider privatizing something of this nature at some time in the future. It's possible that it could coincide with a time just prior to another election.

[Traduction]

Le président: Non, il est évident qu'il indique très clairement à tous les tiers. . .

M. Young: Je suis ravi de voir qu'il fait bien son travail.

Le président: Merci de cet éclaircissement, monsieur le ministre.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur le ministre, même si certains ont pu penser que c'était une bonne affaire, se peut-il que cette impression ait disparu à cause du comportement des personnes en cause et des délais très serrés qu'elles semblaient juger si nécessaires?

On a fait allusion à une déclaration du futur Premier ministre et il semblait que tout était coulé dans le béton. Il se peut que le Canada songe à une privatisation de ce genre à l'avenir. Il se peut que cela coïncide avec d'autres élections imminentes.

• 1605

Before the ball stops, are you going to make some recommendation that would prevent the sequence that brought us to the type of dilemma we're now in? Would it be possible to write anything that would protect us from this ever happening again, to this degree at least, where seemingly everything, from one point of view, was being done properly?

They'll tell you it was, that there was nothing wrong with what they were doing. The Canadian public says no, they think there was a whole lot wrong with what they were doing, but not, in my view, very specific about what was wrong with it in some areas.

Is it possible to prevent something like this from getting to this stage in the future?

Mr. Young: Mr. Chairman, the Minister of Transport has a lot on his plate but he has never been involved in any games of chance. I don't speculate on what may or may not have been in the public perception.

I can only say it's far beyond what I would be prepared to do or think I should do, to suggest that there's anything we could do as a result of this legislation that would preclude anything happening in the future, that could be contested on other bases or similar bases.

I think I have to deal with this particular issue. I somehow think this will put a damper on signing this kind of arrangement a couple of weeks before the next election, or the subsequent one or whatever, but I don't think, Mr. Chairman, I can be taken into the speculative area of whether there is something we can do.

We certainly didn't try to do it in this. This is a very specific piece of legislation dealing with a very specific problem.

The Chairman: I see a big comeback of cancellation clauses.

Mr. Young: Cancellation clauses—we could get into that. There have been suggestions that a cancellation clause might have been able to preclude this, but I wonder just how that would have worked. I don't want to speculate. I think the natural reaction of anyone involved in this—

Avant de fermer le dossier, allez-vous faire des recommandations pour empêcher de nous retrouver encore un jour face au dilemme actuel? Serait-il possible de rédiger quelque chose pour nous protéger contre une telle éventualité, pour éviter que cela ne se reproduise, de façon aussi intense tout au moins, lorsque, semble-t-il, tout s'est déroulé dans les règles?

Ils vous diront qu'il n'ont pas fait fausse route. Le public canadien n'est pas d'accord. Il croit au contraire qu'il y avait beaucoup de choses qui clochaient, sans être très précis, selon moi.

Est-il possible d'éviter de nous mettre en pareil pétrin à l'avenir?

M. Young: Monsieur le président, le ministre des Transports a beaucoup de fers au feu mais il n'a jamais joué à la loterie. Je ne veux pas me perdre en conjectures sur ce que pouvaient être ou ne pas être les perceptions du public.

Je peux seulement affirmer qu'on irait beaucoup plus loin que ce que je serais disposé à faire ou que j'estime convenable, en supposant que nous pourrions prendre des mesures, par suite de ce projet de loi, afin d'empêcher de telles situations de se reproduire à l'avenir et d'être contestées pour les mêmes raisons ou pour d'autres encore.

Je crois qu'il me faut régler cette question. Je pense que cela poussera les parties en cause à y penser deux fois avant de conclure un marché de ce genre quelques semaines avant les prochaines élections ou d'autres élections, mais je ne crois pas, monsieur le président, pouvoir faire des hypothèses quant à d'autres mesures.

Nous n'avons certainement pas essayé de le faire. Il s'agit d'un projet de loi précis portant sur un problème précis.

Le président: J'entrevois une forte recrudescence des clauses d'annulation.

M. Young: Les clauses d'annulation. . . nous en parlerons. Certains ont indiqué qu'une telle disposition aurait pu empêcher cette situation, mais je me demande si elle aurait pu fonctionner. Je ne veux pas me perdre en conjectures. Je pense que la réaction naturelle de tous les intéressés. . .

[Text]

I want to clear up one particular comment. I am sure the hon. member didn't intend to suggest that the players involved in this, somehow by the nature of who they were, have caused this to occur. I know of the reputation and of the capability, and in some cases the international reputation, of many of the people involved in this process. Many of them have impeccable international reputations. I would not want to leave the impression with the committee or with the general public that we are attacking the integrity of companies, corporations, or individuals involved one way or another with this particular transaction.

This deal was flawed. This process was flawed. This deal was not in the national interest. Many people who were involved in this process and many corporations who were involved in this transaction have been involved in many other commercial activities that were absolutely beyond any kind of reproach. I don't want to leave any kind of stigma or cloud hanging over people involved in this transaction. We're talking about a very specific incident.

The Chairman: I'll add to your time, Jimmy. I didn't mean to elicit an answer with my comment.

Mr. Jordan: I didn't mean to suggest that, Mr. Minister. But if I understand, your answer, then, is that this couldn't be prevented from happening again.

Mr. Young: It's a very special time in history for us. If humanity has not found a way to prevent war—our people now are over there celebrating D-Day—far be it from me to suggest that we can prevent a recurrence of this type of commercial activity happening again.

Mr. Jordan: I suppose that's true. There's always a role, though, for the peacemaker. We never know really whether the fellow who went in to make peace caused the peace or whether it was something else that caused the peace. I guess that would be open for some discussion, too.

The people we've been dealing with, of course, came on very strongly in criticism of another person who is held in very high regard in this province, in the person of Bob Nixon. They weren't at all reluctant to criticize Bob and question his lack of preparation, his lack of ability to do the job to which he had been appointed.

• 1610

So I wasn't lashing out at anybody in particular. I was just reminding you that they weren't soft-peddling Mr. Nixon's qualifications, or lack of, in any way through the hearings I've heard. I guess I was just coming back in defence of Bob, who I think is a great guy.

Mr. Young: As I mentioned a little earlier in response to a question, I understand someone in the position of one of the witnesses here this morning, who was involved in a business way. I think most of us can have some degree of comprehension as to why there'd be a high level of frustration there.

With respect to lawyers who plead emotionally on behalf of their client and sometimes attack the integrity of people who may have contributed to the situation their client is in, they do what they're paid to do. I've been there often enough. I don't pay much attention to it.

[Translation]

Je voudrais apporter des précisions sur une remarque. Je suis convaincu que l'honorable député n'avait pas l'intention de laisser entendre que les parties en cause, par leur nature, ont provoqué la situation. Je connais la réputation et les compétences, la réputation internationale dans certains cas, d'un grand nombre des personnes qui ont participé à ce processus. Beaucoup ont une réputation internationale irréprochable. Je ne voudrais pas donner l'impression au comité ni au public en général que nous attaquons l'intégrité des sociétés, des entreprises ou des particuliers qui, d'une façon ou d'une autre, ont participé à cette opération.

L'affaire n'était pas bonne. Le processus était déficient. L'affaire n'allait pas dans l'intérêt national. Beaucoup de ceux qui ont participé au processus et un grand nombre de sociétés en cause dans cette opération ont participé à de nombreuses autres activités commerciales au-dessus de tout reproche. Je ne veux nullement entacher la réputation de ceux qui ont participé à cette opération ni laisser planer le moindre doute à ce sujet. Il s'agit ici d'un incident très précis.

Le président: Je vais vous donner un peu plus de temps, Jimmy. Je ne pensais pas susciter une réponse en faisant ma remarque.

M. Jordan: Ce n'est pas ce que je voulais laisser entendre, monsieur le ministre. Mais si je comprends bien votre réponse, il est impossible d'empêcher que cela ne se reproduise.

M. Young: Nous vivons dans une époque bien spéciale. Si l'humanité n'a pas encore trouvé le moyen d'empêcher les guerres—nos concitoyens sont là-bas pour célébrer le Jour J—je vois très mal comment je pourrais laisser croire que nous pouvons empêcher ce genre d'activité commerciale à l'avenir.

M. Jordan: Vous avez probablement raison. Il y a cependant toujours une place pour celui qui veut maintenir la paix. Nous ne savons jamais si c'est celui qui intervient pour instaurer la paix qui cause la paix ou si la paix s'instaure pour d'autres raisons. Je crois qu'on pourrait en débattre.

Les gens à qui nous avons eu affaire ont critiqué fortement un autre citoyen très estimé dans cette province, soit M. Bob Nixon. Ils n'ont pas hésité à critiquer Bob et son manque de préparation, son manque de talent pour s'acquitter de la tâche qu'on lui avait confiée.

Je ne visais donc personne en particulier. Je vous rappelais seulement qu'ils n'ont pas ménagé M. Nixon au cours des audiences auxquelles j'ai participé. J'essayais tout simplement de prendre la défense de Bob, qui est un très chic type selon moi.

M. Young: Comme je l'ai déjà indiqué en réponse à une autre question, je comprends la personne qui se trouve dans la position des témoins de ce matin, celle qui a participé dans un contexte d'affaires. Je pense que la plupart d'entre nous peuvent comprendre pourquoi ces gens sont très frustrés.

En ce qui concerne les avocats qui font des plaidoyers émotifs au nom de leurs clients et qui s'en prennent parfois à l'intégrité des personnes ayant peut-être contribué à la situation dans laquelle se trouvent leurs clients, ils font ce qu'ils sont payés pour faire. Je ne suis pas né d'hier. Je n'y porte pas vraiment attention.

[Texte]

Mr. Jordan: That's fine. I'll accept that.

The Chairman: Thanks, Mr. Jordan.

I have just one more quick one on a supplementary on the third-party compensation. You touched on it a bit when you raised the idea some kicked around, the idea that we not pay third-party compensation at all.

Mr. Young: Who had said they would not be paid third-party compensation?

The Chairman: No. Some of the parties in the opposition have suggested, and even some members in the government side have suggested, maybe not paying any third-party compensation at all.

That aside, there's another question on which I wanted to just elicit an answer from you. While we're not aware of the amount of money that could be generated as a result of third-party compensation, and how substantial that might be, there's been some discussion or suggestion that we amend a particular clause—I think it's clause 10—in the bill placing a limit, a top end, on the compensation that could be paid out, not to exceed a certain sum, whatever that might be.

Could I get your reaction to that?

Mr. Young: I'd be very interested, and I'm sure the people making application for claims for compensation would like too, to know what that upper limit is. I can tell you it won't take long to get there, whatever it is.

I don't negotiate that way. I certainly haven't instructed Mr. Wright to negotiate that way. What we thought we were trying to do here was to recognize a very serious commercial problem. The Government of Canada does business every day with thousands of companies and individuals. It enters into agreements, makes undertakings, signs contracts. We have an obligation to maintain the integrity of that system.

I think Mr. Nixon recognized that in his report. I'm sure not many of the people who are attacking Mr. Nixon were suggesting he was wrong when at least he suggested compensation for out-of-pocket expenses. He could have said no compensation at all. Then they'd have had even more reason, I suppose, to be unhappy with it.

The fact is, what we're trying to do... That's why we don't know the number. That's why we haven't put a cap on it. We've said come forward with out-of-pocket expenses. Third parties have to submit through the contracting party, because we can't go chasing after rabbits all over the place. We have to know, first of all, that the out-of-pocket expense was directly related to this project. Who better to know that than the person who was going to enter into this arrangement and conduct the operation?

So we are very anxious—you can imagine how anxious we are and how anxious is the Minister of Finance—to find out exactly what will be the exposure on this. That's why we're going to be very meticulous.

But certainly we have no ballpark figure, saying if they'll settle for it we'll just put a cap on it. I'm pretty sure we'll be able to get up to it.

[Traduction]

M. Jordan: Très bien. J'accepte ce point de vue.

Le président: Merci, monsieur Jordan.

Je voudrais poser une brève question supplémentaire sur l'indemnisation des tiers. Vous en avez parlé rapidement quand vous avez indiqué que certains proposaient de ne verser aucune indemnité aux tiers.

M. Young: Qui a dit que les tiers ne seraient pas indemnisés?

Le président: Non. Certains partis de l'opposition ont proposé, et même certains députés du gouvernement ont proposé que les tiers ne soient pas du tout indemnisés.

Cela dit, il y a une autre question que j'aimerais bien vous poser. Même si nous n'avons aucune idée de l'importance des sommes que pourraient représenter les indemnités aux tiers, il a été question de modifier un article—l'article 10, si je ne m'abuse—du projet de loi pour fixer le plafond à l'indemnisation susceptible d'être versée.

Qu'en pensez-vous?

M. Young: Je serais très intéressé de savoir quel serait ce plafond et je suis certain que les gens qui demanderaient une indemnisation le seraient eux aussi. Je peux vous assurer qu'il ne faudra pas beaucoup de temps pour atteindre ce plafond, peu importe où il se situerait.

Je ne négocie pas de cette façon. Je n'ai certainement pas donné ordre à M. Wright de négocier de cette façon. Nous essayons de reconnaître un problème commercial très grave. Le gouvernement du Canada fait affaire tous les jours avec des milliers de sociétés et de particuliers. Il conclut des accords, prend des engagements, signe des contrats. Nous avons l'obligation de maintenir l'intégrité de ce système.

Je pense que M. Nixon l'a reconnu dans son rapport. Je suis convaincu que ceux qui attaquent M. Nixon sont très peu nombreux à penser qu'il avait tort lorsqu'il a proposé une indemnisation pour les dépenses remboursables. Il aurait pu dire qu'il n'y aurait aucune indemnisation du tout. Ses critiques auraient alors eu encore davantage raison de se plaindre.

En réalité, ce que nous essayons de faire... Voilà pourquoi nous ne savons pas combien cela coûtera. C'est pourquoi nous n'avons pas fixé de plafond. Nous avons demandé de nous fournir des justificatifs des dépenses remboursables. Les tiers doivent le faire par l'entremise de l'entreprise qui a signé le contrat, parce que nous ne pouvons nous mettre à la recherche de toutes les parties en cause. Nous devons d'abord nous assurer que les dépenses remboursables se rapportaient directement au projet. Qui le sait mieux que ceux qui allaient conclure le marché et réaliser le projet?

Nous avons donc très hâte—vous pouvez imaginer notre hâte et celle du ministre des Finances—de savoir exactement combien tout cela nous coûtera. Voilà pourquoi nous serons très méticuleux.

Mais nous n'avons aucun chiffre approximatif, aucun plafond à fixer si les parties acceptent. J'ai confiance que nous réussirons.

[Text]

We hope we'll be able to demonstrate to the business community that we are being responsible in trying to deal with appropriate out-of-pocket expenses to put people in a situation no worse off than where they would have been.

The Chairman: It's five-minute rounds now, colleagues.

M. Guimond: Monsieur le ministre, le rapport Nixon fait état de malversations de la part de certains lobbyistes et d'agissements troublants de fonctionnaires et du personnel politique de l'époque. Qu'est-ce que cela veut dire? Avez-vous des faits? J'ai posé cette question à tous les témoins qui se sont assis sur la chaise où vous êtes présentement, et je n'ai pas eu de réponse. En avez-vous une?

[Translation]

Nous espérons pouvoir démontrer au milieu des affaires que nous sommes responsables, que nous essayons de régler la question des dépenses remboursables de manière à ne pas empirer la situation des gens.

Le président: Nous en sommes maintenant au tour de cinq minutes, chers collègues.

Mr. Guimond: Mr. Minister, the Nixon report points out to some embezzlement by a few lobbyists and to some disturbing acts by civil servants and political officials from that time. What does that mean? Do you have any facts? I have asked that question to all witnesses who sat where you are now and I have not received an answer. Do you have one?

• 1615

M. Young: Monsieur Guimond, les conclusions du rapport Nixon nous ont amenés à prendre notre décision. Beaucoup des choses que M. Nixon a décrites dans son rapport avaient été évoquées par des personnes pendant une certaine période de temps. Le tollé de réactions dans la région de Toronto n'est pas attribuable au fait qu'une personne a pensé que les choses n'étaient peut-être pas correctes dans toute cette affaire.

Les agissements des lobbyistes dans le processus sont bien connus. Ce ne sont pas des secrets. Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce serait très facile pour moi de... Tout d'abord, tous les élus de l'époque ont disparu à toutes fins pratiques. Je ne veux pas commencer à pointer du doigt une firme de lobbyistes ou une situation particulière. On nous a dit que cette chose était tellement présente dans tout le processus que c'en était inacceptable. Il ne s'agit pas d'un individu, d'une firme ou d'une situation à un moment donné. Tout le processus, dans son ensemble, était inacceptable. C'est la raison pour laquelle le rapport Nixon, dans ses conclusions, fait état du fait qu'il ne doit pas y avoir de compensation d'aucune sorte pour les montants payés aux lobbyistes.

Je ne crois pas que cela contribue davantage à endommager des réputations ou à soulever d'autres soupçons. Suffisamment de questions ont été soulevées pour qu'on puisse facilement faire le bilan de tout ce dossier.

Les Canadiens et les Canadiennes, à mon avis, sont totalement d'accord que c'était une entente commerciale qui devait être annulée pour plusieurs raisons. Je n'ai aucune raison de croire que la situation a changé.

M. Guimond: Si je vous posais cette question, monsieur le ministre, ce n'était pas pour en mettre davantage dans le dossier. C'était dans un but préventif, afin d'éviter que de telles choses se reproduisent. Si on ne sait pas ce qui s'est produit, comment peut-on...? Un médecin qui n'a pas diagnostiqué la maladie au début ne peut pas prescrire le médicament approprié.

M. Young: Je comprends. Je veux vous assurer que l'expérience que le gouvernement a acquise dans toute cette affaire va sans doute se refléter dans les projets de loi qui seront présentés afin qu'on puisse éviter de tels agissements à l'avenir. S'il y a des personnes qui veulent influencer des décisions politiques, il y aura des façons de les identifier de façon transparente.

Mr. Young: Mr. Guimond, the conclusions of the Nixon report are what led us to this decision. Many things that Mr. Nixon described in his report had already been raised by other people over a certain period of time. The outcry in the Toronto area was not just the result of one person having said that things were going on that might not be totally appropriate.

It is a well-known fact that lobbyists have been manoeuvring throughout this entire process. That is no secret. As I was mentioning earlier, it would be quite easy for me—First of all, all of the elected officials involved at the time are pretty well gone. I don't want to start pointing fingers at one lobbying firm in particular or refer to specific events. We were told that there was so much of this going on that it simply wasn't acceptable. You reach a point where you're no longer talking about just one individual, one firm or a specific incident. The fact is, the entire process was unacceptable. That's why the Nixon report concluded that there should be no compensation of any kind for amounts paid to lobbyists.

I don't think that it contributes further to damaging people's reputations or raising suspicion. Enough questions have already been raised that one can easily get a clear picture of the situation.

I believe that all Canadians, men and women, fully agree that for various reasons, this business deal had to be cancelled. I have no reason to believe that the situation has changed.

Mr. Guimond: If I put that question to you, Honourable Minister, it was not with a view to stirring up even more trouble. My real goal was prevention, because I think it's important to avoid a recurrence of this kind of situation. If we don't really know what took place, how can we possibly—A physician who hasn't made a proper diagnosis cannot possibly prescribe the appropriate medicine.

Mr. Young: Yes, I understand what you mean. I want to assure you that the government's experience with this whole issue will probably be reflected in the legislation that will be coming forward to prevent this kind of wheeling and dealing in the future. If people are intent on influencing political decisions, we will have ways of clearly identifying them in the future.

[Texte]

M. Guimond: En ce qui concerne les promoteurs, vous avez parlé tout à l'heure de dépenses légitimes. Vous conviendrez avec moi que, non seulement en droit, mais aussi dans la langue française, le terme «légitime» peut revêtir un certain caractère de subjectivité. Je m'explique. Ce qui est légitime pour vous peut ne pas être légitime pour moi. Je suis persuadé que vous vous fondez sur des critères précis quand vous devrez décider s'il doit y avoir compensation ou non. Est-il possible de connaître ces critères à ce stade-ci?

M. Young: Oui, ce sera très facile. Je ne suis pas allé dans les détails lorsqu'on a préparé le mandat de notre négociateur et des gens qui l'entourent et qui font la vérification des réclamations. On a dit clairement aux gens qui ont la responsabilité de faire les analyses que les dépenses que nous considérons légitimes sont les dépenses encourues spécifiquement pour ce projet et qui peuvent être appuyées par des reçus et les documents normaux comme dans n'importe quelle entreprise ou projet. Il y a toujours des préparatifs à faire et des frais d'ingénieurs et de planification à payer. Qui va gérer quoi? Il y a toujours toute une série de démarches à faire, que ce soit à Pearson ou dans le projet qui est en marche à Vancouver. On doit monter une équipe. On parle de dépenses normales dans de telles circonstances. Les gens qui feront l'analyse des revendications des divers intervenants seront très, très rigoureux.

[Traduction]

Mr. Guimond: As far as the developers are concerned, you referred earlier to legitimate expenses. I'm sure you will agree that not only from a legal standpoint but just in terms of its general meaning, the term "legitimate" can involve a certain amount of subjectiveness. Let me explain what I mean. What I consider legitimate may not coincide with your interpretation of what is legitimate. I am sure you will be applying specific criteria in deciding whether compensation should be paid or not. Would it be possible to ascertain just what those criteria might be at this stage?

Mr. Young: Yes, it's quite a simple matter. I did not really involve myself with the details when we were preparing the mandate of our negotiator and of the people assisting him who will be helping him to audit the claims that come forward. We have made it clear to those who are responsible for conducting this analysis that we consider legitimate expenses to be those incurred specifically for the project and that can be backed up with receipts and the usual kind of documentation that would be required for any type of similar business or project. There is always some preparatory work and engineering and planning fees to be paid. Decisions have to be made as to who will be managing what. So, there is a whole series of things that has to be done in such cases, whether we're talking about Pearson or a project going ahead now in Vancouver. A team obviously has to be put together. So, we're talking about normal expenses in circumstances such as this. I can assure you that the people who will be analyzing the claims that come forward will be extremely rigorous.

• 1620

M. Guimond: Est-ce qu'on va avoir les critères? Vous venez de parler de rigueur, n'est-ce pas?

M. Young: Permettez-moi de vous expliquer cela en anglais parce que mon vocabulaire est parfois limité en français.

We are talking about legitimate out-of-pocket expenses, which any normal business transaction of this kind would engender. They are the kinds of expenses that would stand up to the scrutiny of accountants and of people who normally function in this kind of an environment. They are nothing unusual, nothing exotic, only the hard-nosed kind of business expenses that any one of us would make if we were trying to do the same kind of thing, excluding lobbyist fees and precluding any claim for lost or forgone profits.

I want to be clear on this point because it's a question that keeps coming back. Lobbying can be a legitimate activity. We are saying that in this particular process the lobbying activity was of a nature that was unacceptable and that Canadian taxpayers should not be asked to consider any compensation for an activity that contributed to what has been described as a severely flawed process.

M. Guimond: Monsieur le ministre, je ne veux pas tomber dans des avocasseries.

M. Young: Non, non.

M. Guimond: On en a suffisamment entendu ce matin avec le témoignage de Me Vineberg. Considérez-vous qu'en droit, M. Wright a respecté le *due process*? Est-ce que tous les critères ont été respectés?

Mr. Guimond: Will they be using specific criteria? I believe you just said the process was going to be a rigorous one, did you not?

Mr. Young: If you don't mind, I would like to explain what I mean in English, as my vocabulary is somewhat limited in French.

Nous parlons ici de dépenses marginales légitimes, c'est-à-dire le genre de dépenses que pourrait occasionner une opération commerciale normale de même type. Il s'agit du genre de dépenses qui pourraient être considérées légitimes par un comptable ou par des gens qui ont l'habitude de travailler dans ce milieu-là. Donc, rien d'insolite, rien d'exotique non plus—strictement des dépenses commerciales que l'un d'entre nous serait tenu d'engager dans un contexte semblable, mais en excluant les frais de lobbyistes et les demandes qui visent un éventuel manque à gagner.

Je veux que ce soit clair, parce que cette question revient constamment sur le tapis. Le lobbying peut être une activité tout à fait légitime. Cependant, dans le cadre du projet dont on parle, les activités des lobbyistes étaient tout à fait inacceptables, d'après nous, et les contribuables canadiens ne devraient pas être appelés à offrir une indemnisation à l'égard d'une activité qui a clairement contribué à dénaturer un processus que certains ont qualifié de tout à fait défectueux.

Mr. Guimond: Mr. Minister, I don't want to get involved in that kind of chicanery.

Mr. Young: No, no.

Mr. Guimond: I think we got enough of that this morning with Mr. Vineberg's testimony. Do you feel that from a legal standpoint, Mr. Wright complied with normal standards with respect to due process? Do you believe that all of the usual criteria were met?

[Text]

M. Young: D'abord, il ne serait pas approprié que je réagisse à la question en me basant sur ce qu'a dit M. Wright.

M. Guimond: Non, non!

M. Young: Excusez-moi.

M. Guimond: J'ai parlé de M. Wright. Je voulais parler de M. Nixon.

M. Young: Pardon. Non, excusez-moi. M. Nixon a fait son enquête à la demande du gouvernement du Canada. On lui a demandé de regarder ce qui s'était passé. On lui a fixé un échéancier très bref.

Évidemment, l'actuel premier ministre, qui était à l'époque chef du Parti libéral, a déclaré qu'il y aurait une révision de ce dossier, donnant ainsi l'alerte à toute personne qui était impliquée dans le dossier. On savait ce qui allait se passer. Je crois que cela a donné une indication assez claire qu'il y aurait une révision. Le rôle de M. Nixon est dans le cadre de la décision gouvernementale. M. Nixon n'a aucunement agi de façon unilatérale. On lui a demandé de nous donner un rapport sur la question dans un délai très bien identifié, ce qu'il a fait.

La décision d'annuler le contrat est strictement celle du gouvernement du Canada.

Mr. Gouk: Going back to what we said about the transparency and so on, I'm concerned. Generally speaking, I agree with what has been done. But I'm concerned that the after-effects or public perception of a deal—where we're saying the deal was done, it was shady, or it was questionable.

We have somebody who comes along, under the direction of the government, gets 30 days to undertake this exhaustive process, comes out with no specifics as to what was wrong, gets paid over \$82,000 for doing the work, and immediately gets appointed to the position of chairman of the Atomic Energy Control Board. That is going to raise some questions in itself. Again, it might only be perception, but it's there.

Mr. Young: What exactly would be raised, the \$82,000 or the chairmanship of the Atomic Energy Control Board?

Mr. Gouk: I think what some people might look at is the fact that you have this person who was told you have thirty days to do your investigation and report—an incredibly short time line. I would suggest in all probability most people would expect he was given very specific parameters to look at in almost a crown prince sort of effect of saying here's what we think is there.

We had a good example of that in British Columbia with the infamous spotted owl. The theory was you shouldn't cut down old growth forests. Along came the spotted owl and they said it might be the perfect reason. Do spotted owls live in old

[Translation]

Mr. Young: First of all, I do not think it would be appropriate for me to answer your question based on what Mr. Wright said.

Mr. Guimond: No, no!

Mr. Young: I'm sorry.

Mr. Guimond: I said Mr. Wright, but I meant to say Mr. Nixon.

Mr. Young: I'm sorry. Mr. Nixon conducted his investigation at the request of the government of Canada. We asked him to find out what had taken place and gave him a very short timeframe in which to do it.

Of course, the current Prime Minister, who was leader of the Liberal Party at the time, stated that this whole affair would be reviewed, thereby alerting all those who were involved. They knew full well what was going to take place. I believe there was quite a clear indication early on that this issue would be reviewed. Mr. Nixon played a role only in the context of the government's decision. In no way did he act unilaterally. He was asked to provide us with a report on the issue within a specific timeframe, and that's exactly what he did.

The decision to cancel the contract was the government of Canada's decision, and its decision alone.

M. Gouk: Pour en revenir à ce que nous avons dit tout à l'heure au sujet de la transparence, j'avoue que tout cela me préoccupe. De manière générale, je suis d'accord avec tout ce qui a été fait jusqu'à présent. Toutefois, ce qui me préoccupe, c'est l'incidence sur la perception du public—puisque l'on laisse entendre qu'il s'est passé des choses louches ou du moins douteuses dans cette affaire.

Et voilà que quelqu'un nous arrive avec un rapport, qu'il a préparé à la demande du gouvernement dans un délai de 30 jours—le délai qu'on lui a fixé pour faire cette enquête exhaustive—qui ne renferme aucun détail en ce qui concerne les défauts du processus, qui se fait payer plus de 82 000\$ pour ce travail et qui se fait nommer aussitôt président de la Commission de contrôle de l'énergie atomique. Je suis convaincu que la façon dont tout ce processus s'est déroulé va susciter des questions dans l'esprit des gens. Encore une fois, ce n'est peut-être qu'une perception, mais cette perception existe.

M. Young: Et qu'est-ce qui va susciter des doutes dans l'esprit des gens—le fait qu'on lui ait payé 82 000\$ ou son accession au poste de président de la Commission de contrôle de l'énergie atomique?

• 1625

M. Gouk: Un élément qui devrait être vérifié, à mon avis, c'est que vous ayez donné seulement 30 jours à ce monsieur pour faire cette enquête et ce rapport, ce qui est un délai incroyablement court. En toute probabilité, je présume que la plupart des gens pensent que ce monsieur a dû avoir des paramètres précis à vérifier avant de produire son rapport pour se voir offrir cette situation phénoménale de prince héritier.

Nous en avons eu un bon exemple en Colombie-Britannique avec la fameuse chouette tachetée. On disait qu'en principe on ne devrait pas abattre les arbres de peuplements surannés. La présence de chouettes tachetées a alors fourni le motif parfait à

[Texte]

growth forests? So they went into the old growth forests and sure enough there was the spotted owl. From that they made a conclusion that you can't cut down old growth forests because of the spotted owl, but there they were in the new growth forests as well. Nobody bothered to look there.

Mr. Young: Mr. Gouk, I can only say I believe when the Prime Minister made his statement as leader of the Liberal Party of Canada, as he was then, that the deal would be reviewed, that's what he meant. The Prime Minister is a very experienced person. Had he wished to say the deal would be cancelled, I think that's what he would have said. He said the deal would be reviewed. I think that's what Canadians wanted.

We are now talking about compensation in this bill. I think that's what you're talking about in terms of the transparency of the process, but also how we're going to get to the amount.

I am absolutely convinced when Mr. Nixon was asked to do his work he was not told he should come to a particular conclusion. I don't know what Mr. Nixon as an individual thought about the deal before he was asked to do it, but knowing Mr. Nixon as long as I have I would be very, very reluctant to enter into any kind of speculation that would lead anyone to believe you could tell Bob Nixon what to do on a matter such as this—which he knows is going to be scrutinized, talked about and worked over for a heck of a long time—just to satisfy some political drive.

It could have been, I think, just as easy a call to have had people say exactly the same thing had he come along and said it's a great deal; let's go ahead with it. Then I suppose people would have said they were sure the Prime Minister told him what he wanted before he did the report. Then he would have gotten his appointment to the Atomic Energy Control Board.

But let me make it clear on the \$82,000. As far as I know that was the total amount paid to all of the people involved in this. When you say 30 days—and as complicated a deal as this was—there were accountants and other people involved in this. It wasn't fees paid to Mr. Nixon. I want to make sure that's clear.

Mr. Gouk: Okay. I have just one other thing before I run short. With regard to the time period being looked at for compensation, one thing I've suggested in the past and again this morning is, in my opinion at least—and we're getting some more professional opinion on that—up until October 7 I didn't believe there was any compensation, because there was in fact no signed contract.

Had the Conservative government chosen to do what I believe would have been more honourable and put it off until the new government was in place, there wouldn't have been a contract.

[Traduction]

invoquer. Mais y a-t-il des chouettes tachetées dans les peuplements surannés? On est donc allé vérifier et bien sûr qu'on en a trouvé. On en a donc conclu qu'il ne fallait pas abattre les arbres des peuplements surannés en raison de la présence des chouettes tachetées, mais il y en avait aussi dans les peuplements de revenu. Mais personne ne s'est soucié d'aller voir sur place ce qui en était.

M. Young: Monsieur Gouk, tout ce que je puis vous dire c'est que lorsque le premier ministre a déclaré, au moment où il n'était encore que chef du Parti libéral du Canada, que la transaction serait révisée, c'était exactement ce qu'il voulait dire. Le premier ministre est un homme d'une très grande expérience. S'il avait voulu dire que la transaction serait annulée, je pense que c'est exactement ce qu'il aurait dit. Il a dit que la transaction serait révisée. Selon moi, c'est ce que les Canadiens voulaient.

Nous parlons de possibilité d'indemnisation dans ce projet de loi. Je pense que c'est ce à quoi vous faites référence quand vous parlez de la transparence du processus, mais aussi de la manière de fixer le montant.

Je suis fermement convaincu qu'au moment où M. Nixon a reçu son mandat, personne ne lui a dit qu'il devait arriver à telle ou telle conclusion. J'ignore ce que M. Nixon pensait de la transaction avant qu'on lui demande de faire cette vérification, mais, connaissant M. Nixon depuis longtemps, je ne voudrais certes pas prétendre quoi que ce soit qui pourrait laisser croire que Bob Nixon soit l'homme à se laisser dicter une conduite dans une affaire comme celle-là—il sait très bien qu'elle sera scrutée à la loupe et qu'on en débattrait encore longtemps—simple-ment pour satisfaire des pulsions politiques.

Il aurait été tout aussi tentant, je pense, de faire dire à quelqu'un exactement la même chose et de conclure qu'il s'agit d'un marché extrêmement intéressant et qu'il faut lui donner suite. Certains se seraient alors dits convaincus, je suppose, que le premier ministre a donné ses instructions avant que M. Nixon produise son rapport. M. Nixon aurait alors obtenu sa nomination à la Commission de contrôle de l'énergie atomique.

Mais permettez-moi d'apporter des éclaircissements au sujet des 82 000\$. Pour autant que je sache, il s'agit du montant total qui a été versé à toutes les parties en cause. Quand vous dites trente jours—compte tenu de la complexité de la transaction—, il y a eu des comptables et d'autres spécialistes qui ont participé à cette vérification. Cette somme ne représente pas les honoraires payés à M. Nixon. Je veux que vous sachiez que ce n'est pas le cas.

M. Gouk: Très bien. Je voudrais soulever une autre question avant que mon temps de parole soit écoulé. En ce qui concerne les délais relatifs à l'indemnisation, il y a une chose que j'ai déjà signalée et que je répète ce matin, c'est que, du moins c'est ce que je pense—et nous allons obtenir d'autres avis d'experts à ce sujet—avant le 7 octobre, j'étais convaincu qu'il n'y aurait pas d'indemnisation, car, en fait, aucun contrat n'avait été signé.

Si le gouvernement conservateur avait décidé de faire ce qui aurait été plus honorable de faire, à mon avis, et d'attendre que le nouveau gouvernement soit en place, il n'y aurait pas eu de contrat.

[Text]

Mr. Matthews testified this morning the total expenditures of the Pearson Development Corporation after October 7 were something in the neighbourhood of \$6 million. Would it be reasonable under those circumstances to think we would look inside those time parameters and that might be an upper limit on what we would look at if those figures were true?

Mr. Young: Mr. Gouk, I don't want to speculate on any part of the process we're involved in. Mr. Matthews's evidence before your committee I have not reviewed. I have not discussed any specific claims with Mr. Wright. I don't want to in any way indicate what we think, because—I'll be very candid with you—I really don't know what the numbers are. I don't think it's appropriate.

If we think we should be dealing with fair, out-of-pocket compensation, I think we need to go through the process and let the analysts and accountants sit there and sift it through. They've done these kinds of things. There's been a lot of litigation in this country dealing with documenting expenses for all kinds of different activities.

• 1630

I don't know what the number will be and I would not feel comfortable responding to any numbers that Mr. Matthews put forward.

Mr. Gouk: Are the parameters that this claims process is being examined under coming primarily out of your office or out of the Prime Minister's office?

Mr. Young: All of the work being done by Mr. Wright is at my direction.

Mrs. Terrana (Vancouver East): In this morning's conversation with Mr. Matthews and Mr. Baker, they cut to pieces Mr. Nixon's report. One of the things that really disturbed them was the 30-day period and the fact that they did not have the time to interview him and many people who should have been interviewed.

Do you feel comfortable with the length of time? Did we have a legal opinion on whether this was enough time for a review of this type?

Mr. Young: Yes, I do.

Mrs. Terrana: So you are comfortable with that?

Mr. Young: Very comfortable.

Mrs. Terrana: Apparently they will not be able to sue or appeal any amount that is decided. Could they do it under the Charter of Rights and Freedoms? They keep talking about infringing on their rights and confiscating property. They went back to the Magna Carta and stuff like that. What is your feeling about it?

Mr. Young: King John and I share certain thoughts about the rights of those of us who pay property taxes and so forth. I think Mr. Baker can probably give that legal opinion to Mr. Matthews if it ever becomes necessary.

[Translation]

Monsieur Matthews a mentionné dans son témoignage ce matin que les dépenses totales engagées par la Pearson Development Corporation après le 7 octobre se chiffraient aux alentours de six millions de dollars. Peut-on raisonnablement penser, dans les circonstances, qu'on puisse fixer des délais et limiter le montant des indemnités comme nous l'envisageons, si ces chiffres sont véridiques?

M. Young: Monsieur Gouk, je ne voudrais pas avancer quoi que ce soit au sujet de la démarche dans laquelle nous sommes engagés. Je n'ai pas examiné le témoignage que M. Matthews a livré à votre comité. Je n'ai discuté d'aucun montant de réclamation précis avec M. Wright. Je n'ai nullement l'intention de vous dire ce que nous pensons, car—et je vais être très franc avec vous—je ne sais vraiment pas quels montants sont en cause. Je ne pense pas qu'il convienne de faire des hypothèses.

Si nous pensons que les demandes d'indemnisation sont justes, nous devons aller jusqu'au bout et laisser les analystes et les comptables faire les examens nécessaires. Ils ont l'habitude de ce genre de vérifications. Il est arrivé maintes fois que des dépenses soient contestées pour toutes sortes d'activités différentes et que l'on doive fournir des pièces justificatives.

Je ne sais pas quels seront les montants et je ne tiens pas du tout à commenter les chiffres qui ont été avancés par M. Matthews.

M. Gouk: Les paramètres qui seront utilisés pour vérifier ces réclamations viennent-ils principalement de votre bureau ou de celui du premier ministre?

M. Young: Tout le travail effectué par M. Wright relève de ma direction.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Dans la conversation que nous avons eue ce matin avec messieurs Matthews et Baker, ces messieurs ont complètement démolé le rapport de M. Nixon. Parmi les choses qui ne leur ont pas plu du tout, il y a cette période de 30 jours et le fait qu'ils n'ont pas eu le temps d'interviewer ni lui ni d'autres qui auraient dû l'être.

Trouvez-vous que le délai a été suffisamment long? A-t-on obtenu une opinion juridique pour savoir si le temps imparti pour une telle étude était suffisant?

M. Young: Absolument.

Mme Terrana: Donc, le délai vous semble raisonnable?

M. Young: Très raisonnable.

Mme Terrana: Apparemment, ils ne pourront ni tenter des poursuites ni en appeler du montant qui aura été décidé. Pourraient-ils le faire en invoquant la Charte des droits et libertés? Ils parlent constamment d'empiètement sur leurs droits et de confiscation de propriété. Ils sont même allés jusqu'à citer la Grande Charte et des documents de ce genre. Que pensez-vous de tout cela?

M. Young: Le roi Jean et moi avons en commun certaines idées au sujet des droits de ceux d'entre nous qui paient notamment des impôts fonciers. Je pense que M. Baker pourrait sans doute donner cet avis juridique à M. Matthews si c'était nécessaire.

[Texte]

I keep all of my legal opinions to myself because I don't get paid for them anymore.

Mrs. Terrana: We also heard from Air Canada that time is of the essence.

Mr. Young: That is the dilemma. You've touched right on what we have been faced with. Pearson International Airport is a national asset. It is a job generator and an economic motor for Ontario and Canada.

All of these time things—that's what you're faced with every time. Nixon's 30 days wasn't long enough. How much compensation would we have had to look at if people were involved in the process? Should we have waited longer to make the decision? The longer it took for him, the longer it takes to make the decision. There was a transfer date involved in terms of people coming on board to change the way the place would operate.

As I mentioned earlier, the same day that we announced cancellation of the deal and people were applauding, they were also taking their quarters out to call. What about all the jobs that would have been created by the construction that was going to take place at Pearson?

We had the trades council from Toronto asking us what was happening. That's exactly the point—Air Canada and others are involved in saying what happens now? That's why—and I want to compliment the chairman and all members of the committee—we feel we have to get this behind us. There has to be a normalization of what goes on at Pearson. We want to try to clean up the compensation situation if we can. We want to try to pay those who incurred bonafide out-of-pocket expenses on this project what they should have.

Time in all of this has been a very difficult factor to deal with, both in trying to take one set of interests into account. . . the national interest, Pearson, Air Canada and the actual state of Terminals 1 and 2 today. Those of you from the Toronto area will know about the parking garages, north-south runways, east-west runways—

Mrs. Terrana: So we have to wait for this to come to a conclusion before we start again or—

Mr. Young: No, I don't want to get on that track. We are working very hard at putting forward management structures that we think will work at Pearson and at other airports across the country. They're all there together. They're all intertwined in one way or another.

We're not going to be held hostage by any kind of a situation. We have to move on with Pearson. I think it would be in the best interests of a number of the parties if this was resolved, and the sooner the better.

• 1635

Mr. Hubbard (Miramichi): I have only one question, because my other question was answered.

We talk about compensation, Mr. Minister, and from what has come to us in the last few days, it seems that they are talking about nearly \$200 million worth of compensation. When we talk about need and the fact that somebody has to do

[Traduction]

Je garde toutes mes opinions juridiques pour moi-même, car je ne suis plus payé pour cela.

Mme Terrana: Les représentants d'Air Canada nous ont également dit que le temps était un facteur essentiel.

M. Young: C'est là le dilemme. Vous venez juste de mentionner un problème auquel nous avons dû faire face. L'aéroport international Pearson est une propriété nationale. Il procure des emplois et il constitue un moteur économique précieux pour l'Ontario et le Canada.

Le facteur temps est toujours un facteur dont il faut s'accommoder. Les 30 jours qui ont été accordés à M. Nixon n'étaient pas suffisants. Sur quels montants d'indemnités aurions-nous eu à nous prononcer si d'autres personnes étaient mêlées au processus? Aurions-nous dû attendre plus longtemps pour prendre la décision? Plus le délai imparti à M. Nixon aurait été long, plus la décision aurait été retardée. Il fallait tenir compte de la date prévue pour le changement de la gestion de l'aéroport.

Comme je l'ai déjà mentionné, le jour même où l'on a annoncé l'annulation de la transaction et où des gens s'en réjouissaient, de toutes parts, on s'empressait de revendiquer. Qu'advient-il de tous les emplois qui auraient été créés par la construction qui devait avoir lieu à Pearson?

Les Chambres de commerce de la région de Toronto nous demandaient ce qui se passait. C'est précisément là que se trouve le dilemme—Air Canada et d'autres veulent savoir ce qui va arriver maintenant. C'est pourquoi—et je tiens à féliciter le président et tous les membres du comité à cet égard—nous estimons qu'il faut oublier le passé. Il faut normaliser la situation de l'aéroport Pearson. Nous voulons essayer de régler la question des indemnités, si nous le pouvons. Nous voulons essayer d'indemniser ceux qui ont effectué des déboursés de bonne foi pour ce projet.

Le temps, dans toute cette affaire, a été un facteur très complexe à gérer, notamment pour essayer de tenir compte de tous les intérêts en jeu—l'intérêt national, Pearson, Air Canada et la nécessité de réaménager les aérogares 1 et 2. Ceux d'entre vous qui viennent de la région de Toronto savent ce qui en est des garages de stationnement, des pistes d'atterrissage nord-sud, des pistes d'atterrissage est-ouest. . .

Mme Terrana: Il nous faudra donc attendre que toute cette affaire soit réglée pour que nous puissions recommencer ou. . .

M. Young: Non, je ne veux pas m'embarquer dans cette voie. Nous travaillons d'arrache-pied pour mettre en place des structures de gestion efficaces à l'aéroport Pearson et dans les autres aéroports canadiens. Ils forment tous un bloc. Ils sont tous interreliés d'une manière ou d'une autre.

On ne nous gardera pas en otages, quelle que soit le genre de situation. Nous devons aller de l'avant avec l'aéroport Pearson. Je crois que ce serait à l'avantage d'un grand nombre de parties, si cette affaire était réglée, et le plus tôt sera le mieux.

M. Hubbard (Miramichi): Je ne vais poser qu'une seule question, car on a déjà répondu à mes autres questions.

Nous parlons d'indemnisation, monsieur le ministre, et d'après ce que nous avons appris ces derniers jours, il semble que les indemnités pourraient atteindre près de 200 millions de dollars. Quand nous parlons de besoin et du fait qu'il faut

[Text]

something with that airport very soon, in terms of what the federal government would pay out to conclude this deal, and given all the different third parties that are involved, are we buying anything? In other words, the planning, the architecture, the design they have been involved with, in terms of their expenditures, is that a trade with them in terms of money or is it simply a compensation in terms of their activity, for which the Government of Canada receives nothing?

Mr. Young: Mr. Chairman, I want to congratulate the committee on having a Miramichier on board, because they go to the crux of it. When we negotiate this, we are talking about out-of-pocket expenses. Out-of-pocket expenses often have some tangible benefit related to them. We are not going to pay for nothing. Let's put it that way. We are going to pay for something. That is what compensation is about.

Again, because of the negotiations that are under way, I understand better than anybody that whatever the amount that is paid out, people around this table from all parties will be asking what we paid it for, what exactly was that amount paid for. In addition to you, there will be the rest of the House of Commons, there will be the Canadian public and taxpayers, and there will be the Auditor General.

We are going to have to make sure, in answer to Mr. Hubbard's question, that the compensation has a value, that we are not just paying people because, oops, this was a bad deal. I don't want to get into all the details. There will undoubtedly be some tangible things.

There are a lot of other situations, though, in which you can imagine that if we don't do what they were going to do. . . in other words, if plans are made or things are done that are not compatible with what the new administrative structure T1 and T2 will do, they may not have much value.

We still recognize that legitimate out-of-pocket expenses must be considered. We just hope that the parties will understand why the legislation is drafted the way it is. We are considering in good faith the proposals or the submissions made to us that can be documented on out-of-pocket expenses. When this legislation is proclaimed within the next 30 days, if there is not an accommodation—there could be one before that. We could arrive at an agreement tomorrow. If the claims are in, we can agree to them, and if an amount is set, we could come back to you and say this is the amount.

We don't see that happening, and that is why we have to get it over with. Within those 30 days, if no agreement has been reached, there will be no compensation at all. I expect that people who have legitimate claims will want to document them and get them before us. We will consider them in good faith at that point. I understand exactly the member's concern about this, and compensation will be real money paid for real money expended for real good reasons.

[Translation]

s'empresse de faire quelque chose pour cet aéroport, des montants que le gouvernement fédéral devrait verser pour bâcler cette affaire et de toutes les tierces parties qui sont en cause, achetons-nous quelque chose de tangible? Autrement dit, en ce qui concerne les travaux de planification, d'architecture, de conception qui ont été effectués, plus particulièrement en ce qui concerne les dépenses qui ont été engagées à cet égard, y a-t-il un marché quelconque en cause dans les montants qui seront versés ou est-ce simplement l'indemnisation des activités des spéculateurs, pour lesquelles le gouvernement du Canada ne recevra rien en retour?

M. Young: Monsieur le président, je félicite le Comité de compter parmi ses membres un résident de Miramichi, car les gens de cette région-là vont au cœur des questions. Les négociations portent donc sur les débours. Les débours sont souvent associés à des avantages concrets. Nous ne verserons aucun montant sans recevoir quelque chose en retour. C'est évident. Nous paierons pour des avantages concrets. C'est sur cette base que seront versées les indemnités.

Je le répète, en raison des négociations qui sont en cours, je comprends mieux que quiconque que, quels que soient les montants qui seront versés, les représentants de tous les partis qui sont assis ici autour de la table demanderont quels avantages nous avons reçus en retour, à quoi exactement ont servi les indemnités. D'autres aussi nous demanderont des comptes: les autres députés de la Chambre des communes, le public et les contribuables canadiens et aussi, bien sûr, le vérificateur général.

Nous devons nous assurer, pour répondre à la question de monsieur Hubbard, que les indemnités sont contrebalancées par une valeur, que nous ne paierons pas des gens simplement pour nous avoir offert un mauvais marché. Je ne vais cependant pas entrer dans tous les détails. Il y aura indéniablement certains avantages concrets.

Vous imaginez sans doute qu'il y a bien d'autres situations où le travail qui a été réalisé pourrait ne pas avoir d'une très grande valeur pour nous, par exemple, si notre orientation n'était pas la même que celle des intéressés. . . Autrement dit, si leurs plans ou les travaux effectués n'étaient pas compatibles avec la nouvelle structure administrative des Terminaux 1 et 2.

Nous demeurons conscients qu'il faut étudier le problème des débours qui ont été effectués légitimement. Nous espérons tout simplement que les parties comprendront pourquoi cette mesure législative est libellée ainsi. Nous étudions de bonne foi les propositions ou les demandes qui nous sont faites pourvu que les demandes soient appuyées de pièces justificatives. Il devra y avoir une entente dans les 30 jours suivant l'adoption de la loi. Il pourrait y en avoir une avant, demain, par exemple. Si nous avons les réclamations et que nous nous entendions sur un montant, nous pourrions revenir vous voir et vous en informer.

Il est peu probable que cela arrive, et c'est pourquoi nous devons en finir avec cette affaire. Si dans ces 30 jours, il n'y a pas d'entente, aucune indemnité ne sera versée. Je suppose que ceux qui ont des réclamations légitimes s'empresseront de nous fournir les pièces justificatives voulues. Nous les examinerons de bonne foi à ce moment-là. Je comprends très bien les craintes des députés à ce sujet. Des indemnités seront versées quand nous aurons eu la preuve que les débours ont été effectués pour des motifs réellement valables.

[Texte]

Mr. Hubbard: Thank you.

M. Guimond: Monsieur le ministre, je tiens certaines choses pour acquises, entre autres que vous êtes un démocrate et que vous et votre parti n'avez rien à cacher dans ce dossier-là. C'est un cas. . .

M. Young: Un cas en or pour un politicien qui voudrait jouer au méchant.

M. Guimond: Si je me base sur les propos que vous tenez de l'autre côté de la Chambre et la façon dont vous répondez à mes questions, il faudrait voir méchant. . . Bref! Je tiens pour acquis que votre parti n'a rien à cacher. C'est une décision à laquelle vous n'avez pas été partie prenante. On ne vous juge pas sur des actes que vous avez posés. Donc, c'est une situation en or.

Troisièmement, et je suis persuadé que mon collègue, le député de Verdun—Saint-Paul, va dire que c'est excellent, je reste personnellement sur mon appétit devant ce qu'on a entendu depuis qu'on a commencé cette étude. Étant donné que la solidarité ministérielle existe, mes amis d'en face ne peuvent peut-être pas me donner raison là-dessus. L'avocat Vineberg dit qu'il ne peut pas répondre parce qu'il n'est pas mandaté pour le faire et que c'est Coughlin qui va nous répondre. Quand on demande à la greffière si Coughlin va venir témoigner, elle dit que ce dernier considère que Vineberg témoigne pour lui. Nous demeurons sur notre appétit, et j'aurais aimé que mes collègues d'en face le disent aussi.

[Traduction]

M. Hubbard: Je vous remercie.

Mr. Guimond: Honorable Minister, I take some things for granted, particularly that you are a democrat and that you and your party have nothing to hide in that matter. This is a case—

Mr. Young: A golden case for a politician who would like to play the bad guy.

Mr. Guimond: If I base myself on the remarks you make on the other side of the House and on the way you answer my questions, it could be seen as bad—In brief, I take it for granted that your party has nothing to hide. This is a decision in which you didn't take part. You are not judged upon actions that were made by you. So it's a golden situation.

Thirdly, and I am convinced that my colleague, the member for Verdun—Saint-Paul, will say that it is excellent, I am left unsatisfied by what we have heard since the beginning of this study. Since ministerial solidarity exists, my colleagues from the other side cannot approve me on that matter. Counsellor Vineberg says he cannot answer because he doesn't have the mandate to do so and that Coughlin will answer instead. When we ask the committee clerk if Coughlin is going to testify, he says that Coughlin is of the impression that Vineberg will give the evidence for him. We are left unsatisfied, and I would have hoped that my colleagues on the other side would say that too.

• 1640

Cela dit, monsieur le ministre, je tiens pour acquis que le projet de loi sera adopté, mais accepteriez-vous que le Comité des transports étudie les réclamations et vous formule des recommandations avant que vous vous prononciez sur une entente? Autrement dit, accepteriez-vous que nous puissions, en tant qu'élus, en tant que représentants démocratiques des citoyens et des citoyennes qu'on représente. . . On n'a pas réussi à vous convaincre de faire une enquête publique. Mon collègue, le président, disait que cela coûterait six millions de dollars et prendrait beaucoup de temps. Accepteriez-vous au moins ce genre de proposition de la part du Comité des transports?

M. Young: Pouvez-vous me donner d'autres explications? Qu'aimeriez-vous faire? Voulez-vous qu'on vous donne les boîtes de factures? Quelle sorte de processus verriez-vous là?

M. Guimond: On aimerait avoir le détail des recommandations et pouvoir. . . Peter Coughlin sera l'un des réclamants. Tout à l'heure, quand on va en avoir terminé avec vous, je vais proposer qu'on l'assigne. Je pense que c'est mon droit en tant qu'elu.

Mes collègues ont noyé le poisson. Ils ont siégé l'autre jour à huis clos et ont voté. Mon collègue de Miramichi a voté pour moi une fois. Le président a eu des crampes soudaines et il a dû quitter. Je ne sais pas s'il était allé téléphoner. Je veux que l'on assigne quelqu'un comme Coughlin à témoigner publiquement. Je ne sais pas si Otto Jelinek, avec ce qui a été dit ce matin, sera encore être intéressé à venir.

Il faudrait à tout le moins que ces personnes viennent expliquer le sens de leurs recommandations et de leurs réclamations devant le Comité des transports, et nous pourrions vous faire des recommandations. Vous demeurerez maître de la décision. Vous êtes le ministre des Transports en titre.

That being said, Honourable Minister, I take it for granted that this bill will be adopted, but would you accept that the Standing Committee on Transport review the claims and express its recommendations before you enter into an agreement? In other words, would you agree that we, as elected members, as democratic representatives of our constituents—We did not succeed in persuading you to make a public inquiry. My colleague, the Chairman of this committee, was saying that it would cost six million dollars and that it would take much time. Would you accept at least that kind of proposal from the Committee on Transports?

Mr. Young: Could you give me some explanations? What would you like to do? Do you want us to give you the boxes of bills? What kind of process are you thinking about?

Mr. Guimond: We would like to have the details of claims and be able—Peter Coughlin will be among the claimants. Later this afternoon, when we are through with you, I will recommend that he be summoned. I think I have the right to do so as an elected member.

My colleagues have side-stepped the question. They held an in-camera meeting the other day and voted. My colleague from Miramichi voted on my side once. Suddenly, the Chairman had cramps and had to quit. I don't know if he went and made a phone call. I want that someone like Coughlin be summoned and be asked to give public evidence. I don't know if Otto Jelinek, taking into account what has been said this morning, will still be interested to come.

We should have at least these people come and explain their submissions and their claims before the Committee on Transport. After that, we could make some recommendations to you. It will remain up to you to make the decision. You are the Minister of Transport.

[Text]

M. Young: Je voudrais m'assurer de comprendre plus en détail l'ampleur de votre proposition. Je n'ai pas à m'impliquer dans les travaux du Comité. Vous avez certainement l'occasion de discuter de la façon dont vous voulez fonctionner.

Pour ce qui est de faire la révision de tout ce dossier auquel le négociateur et ses associés travaillent depuis des mois, il me semble qu'il serait très difficile d'arriver à une conclusion. Pour ma part, je ne veux pas voir quoi que ce soit avant qu'on ait une recommandation du négociateur et qu'il y ait eu un consensus entre les deux parties. Si les analystes qui travaillent avec M. Wright ne sont pas d'accord sur ce qui a été soumis, il n'y aura rien à décider. Par contre, s'il est décidé qu'un certain nombre de réclamations sont valables et qu'on va les respecter, il y aura une entente. Ensuite on présentera tout ce travail de nouveau au Comité. Il serait très compliqué de faire une deuxième révision ou une deuxième évaluation.

Je crois que l'analyse que le Comité se chargera probablement de faire, s'il est intéressé, sera une analyse après le fait. C'est dans ce contexte-là qu'on a demandé si on pouvait voir sur quoi on s'était basé et quelles sortes de décisions avaient été prises. Le vérificateur général est là pour s'assurer que les contribuables du Canada sont protégés. Je crois que c'est là qu'on va décider si le ministre a exercé sa discrétion de façon correcte et si le gouvernement du Canada a bien agi. Je ne peux pas accepter d'impliquer le Comité dans les négociations ou dans une procédure visant à déterminer si une facture est correcte ou non. Je ne crois pas qu'une telle procédure puisse être une contribution positive au dénouement de l'affaire.

• 1645

Mr. Fontana (London East): On a point of order, Mr. Chairman, before we proceed with the line of questioning, I believe it's important that Mr. Guimond clarify this for the record. There was no attempt by this committee to restrict who could come as a witness to this committee.

You made the impression or gave the impression that behind closed doors this committee in fact attempted to restrict the witness list.

Mr. Guimond, you know that not to be the fact. The fact is that you proposed a list of 19 and of all those people to whom we said yes—we can't help it that those people don't want to come and testify.

Therefore, I wish you wouldn't give the impression publicly that there were some meetings of this committee—that we weren't allowing witnesses to come forward to answer any questions you want. I think that is a misrepresentation of the facts. I think you should clarify it for the public.

M. Guimond: Monsieur le secrétaire parlementaire, vous vous rappelez que j'ai déposé une motion en vue d'assigner des témoins. Le président m'avait dit que ce processus d'assignation de témoins par *subpoena* n'avait pas été utilisé depuis 1932 ou 1918. Je lui ai alors soumis une jurisprudence qui date de 1991, alors que cela a été fait.

[Translation]

Mr. Young: I would like to make sure that I fully understand your proposal. I don't want to interfere in the committee's business. You certainly must have the opportunity to discuss the way you want to operate.

As for the reviewing of the whole question, on which the negotiator and his colleagues have been working on for many months, it seems to me that it would be difficult to reach a conclusion. Myself, I do not want to see anything before we have a recommendation from the negotiator and before there is a consensus among both parties. If the analysts who work with Mr. Wright do not agree on what was submitted, there will be nothing to decide about. On the contrary, if it is judged that some claims are reasonable and are to be satisfied, there will be an agreement. Then, the whole process will be submitted again to the committee. It would then be very complicated to have a second review or a second appraisal.

I think that the analysis which the committee will probably want to make, if it is interested in doing it, will be an after the fact review. It is in that context that we asked to know on what basis and what kind of decisions were made. The Auditor General is there to make sure that the Canadian taxpayers are protected. I think that it will be then that we are going to decide if the Minister used his discretionary power rightly or not and if the Government of Canada acted properly. I do not want to agree that the committee be implied in the negotiations or in a process whose purpose would be to decide whether a bill is correct or not. I do not think that such a process could be a positive contribution to the settlement of this matter.

M. Fontana (London—Est): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Avant de poursuivre la discussion, je crois qu'il serait important que M. Guimond nous dise bien clairement en quoi consistent ses doléances, afin que ce soit clair pour tout le monde. Le fait est que le comité n'a aucunement cherché à imposer des restrictions quant au choix des témoins.

Vous avez laissé entendre que le comité a essayé dans le cadre d'une réunion à huis clos d'imposer certaines restrictions pour le choix des témoins.

Monsieur Guimond, vous savez fort bien que c'est faux. Vous-même avez proposé une liste de 19 témoins éventuels et de tous ceux que nous avons bien voulu accepter. . . ce n'est tout de même pas de notre faute s'ils ne veulent pas témoigner devant le comité.

Par conséquent, je ne veux pas que vous laissiez entendre en public que lors de certaines réunions du comité. . . il aurait été décidé que nous ne permettrions pas à certains témoins de se présenter pour répondre à vos questions. Vous déformez tout à fait la situation. Il conviendrait que vous tiriez les choses au clair pour le public.

Mr. Guimond: The parliamentary secretary no doubt recalls that I tabled a motion with a view to issuing a subpoena to certain witnesses. The chairman told me that this process of issuing a subpoena to witnesses had not been used since 1932 or 1918. So, I brought forward a case dating back to 1991, when this very process was in fact used.

[Texte]

Quand on aura libéré le ministre, on va faire le débat de façon publique. J'ai des résolutions en vue d'assigner Otto Jelinek, le sénateur Kolber et Peter Coughlin. On va les assigner. Monsieur le secrétaire parlementaire, vous êtes pressé d'aborder l'étude article par article alors qu'on n'a pas eu tous les témoignages nécessaires. Pourquoi tenez-vous tant à faire cela jeudi, alors que je serai à Thunder Bay avec le Sous-comité sur la Voie maritime? Vous me demandez d'être ici pour faire l'étude article par article, mais je n'ai pas le don d'ubiquité.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, Mr. Guimond has made another absolutely idiotic statement that we are not trying to push the things.

You were off to Thunder Bay, you were off to Washington, doing other things. If you want to get down to the business of doing things seriously, then sit here and do all this work.

The Chairman: Order, please.

M. Guimond: Si vous voulez parler. . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Guimond: He used the term "idiotic" and I have never used that term. Okay. I say, I respect you, you have to respect me. I never used this term "idiotic".

The Chairman: Mr. Guimond, I'm going to—

Mr. Guimond: We are not in the House of Commons here. I think I am a very cooperative person.

The Chairman: Well, Mr. Guimond—

Mr. Guimond: In spite of the fact that I am a separatist, I am a cooperative person.

The Chairman: Mr. Guimond, please. In fact, this is an extension of the House of Commons, so I am going to ask Mr. Fontana to withdraw the remark, if he would. Then we can deal with—

Mr. Fontana: I'll withdraw the remark, the "idiotic" term, but he is misrepresenting the facts.

The Chairman: All right. Mr. Fontana, you've withdrawn the remark and I appreciate that. Thank you.

Mr. Guimond: I never heard—

The Chairman: Yes, he withdrew—

Mr. Guimond: Yes?

The Chairman: Sorry, but did the translation not pick it up? Okay. The term has been withdrawn.

What I would like to do now is continue with the questioning of the minister. He is probably very busy. We can continue this conversation when we go into our meeting about the future agenda, after the minister has left us.

M. Guimond: Monsieur le ministre, je veux m'excuser. . .

[Traduction]

Once we have allowed the minister to leave, we can have a public debate on this issue. I have motions prepared with a view to issuing a subpoena to Otto Jelinek, Senator Kolber and Peter Coughlin. We are going to subpoena these people. As parliamentary secretary, I imagine you are in a hurry to get to clause-by-clause consideration, even though we have not heard all the testimony we require. Why are you so intent on doing that Thursday, when you know I will be in Thunder Bay with the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway? You're asking me to be here for clause-by-clause consideration, but unfortunately, I cannot be in two places at the same time.

M. Fontana: Monsieur le président, M. Guimond vient de faire encore une déclaration idiote, à savoir que nous sommes pressés d'en finir.

C'est vous qui êtes allé à Thunder Bay et à Washington, parce que vous aviez d'autres priorités. Si vous voulez vraiment faire un travail sérieux dans ce dossier, vous n'avez qu'à rester ici pour travailler.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Mr. Guimond: If you're talking about—

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Guimond: Il a qualifié ma déclaration «d'idiote», alors que je ne me suis jamais permis d'employer ce terme. Je vous respecte et vous, aussi, vous devez me respecter. Je n'ai jamais employé le terme «idiot».

Le président: Monsieur Guimond, je vais. . .

M. Guimond: Nous ne sommes pas à la Chambre des communes ici. Je crois être quelqu'un de très coopératif.

Le président: Eh bien, monsieur Guimond. . .

M. Guimond: Même si je suis séparatiste, je suis tout de même coopératif.

Le président: Je vous en prie, monsieur Guimond. Comme les comités sont en quelque sorte une prolongation de la Chambre des communes, je vais demander à monsieur Fontana de bien vouloir retirer ses paroles. Ensuite, nous pouvons nous attaquer. . .

M. Fontana: Je retire mon commentaire au sujet d'une déclaration que j'ai qualifiée «d'idiote», mais je maintiens toujours qu'il a déformé la réalité.

Le président: Très bien. Monsieur Fontana, vous avez retiré vos paroles et je vous en sais gré. Merci.

M. Guimond: Je n'ai jamais entendu. . .

Le président: Oui, il vient de retirer. . .

M. Guimond: Oui?

Le président: Excusez-moi; je pense que l'interprète n'a peut-être pas entendu. Ça va? Il a donc retiré ce qu'il a dit.

J'aimerais maintenant poursuivre l'interrogation du ministre. Il est probablement très occupé. Nous pouvons toujours continuer notre conversation au moment de parler de notre programme futur, une fois que le ministre nous aura quittés.

Mr. Guimond: Minister, I want to apologize—

[Text]

The Chairman: Unfortunately, Mr. Guimond, your time did expire before this did take place, so I will go to Mr. Gouk and then two more. We can then go into our other meeting.

Mr. Gouk: I'll be very short. I believe we have a vote tonight, do we not?

The Chairman: Yes, we do. In fact, the bells ring in 25 minutes. We'll have to come back after if we don't get this thing figured out.

Mr. Gouk: The only thing I have to question is with regard to Mr. Wright. He is not a negotiator, he is simply receiving the claims, is that correct?

Mr. Young: I want to make it clear that Mr. Wright is a negotiator on the basis that, if a claim comes in that could be questionable—for example, many of the companies that were involved have more than one activity going on at the same time—very complex firms, a wide variety of interests—and their participation in T1 and T2 was only part of what they would normally have been doing in the ordinary course of business.

So Mr. Wright is in a position to negotiate as to, for example, the splitting off. Perhaps a senior engineering type of person in the firm was doing work on T1 and T2, but also perhaps involved in another project that that particular firm may be involved in, spending part of their time.

There are ways of trying to quantify, trying to identify what we would consider to be appropriate out-of-pocket expenses. On that basis, Mr. Wright is a negotiator, because not everything will be absolutely cut and dried. It's a very large and complex business transaction.

What I want to be clear about is that he has no mandate to negotiate anything having to do with foregone profits, or anything to do in negotiating compensation for lobbyist fees. So it wasn't as though he was going into this arrangement to negotiate how we could disentangle ourselves. He went in with an extremely clear mandate to negotiate within that very tight envelope.

So I guess what I was trying to explain earlier—and that's why semantics and vocabulary are very important—is that it wasn't as though he could sit down and say: Yes, let's take a look at that. I think you're right; you're pressing us on; let's look at some profits or let's look at, perhaps, those lobbyists were okay and the other ones weren't. There's no room to negotiate in that context.

Mr. Gouk: I understand that. As I understood it, he was receiving these claims and the analysts were making these determinations.

Mr. Young: Well, the analysts would certainly bring to his attention any of the difficulties, but the analysts are really sort of forensic-type individuals who are getting to the nitty gritty of it. Where there's any ambiguity, that's where Mr. Wright would

[Translation]

Le président: Malheureusement, monsieur Guimond, votre temps était déjà écoulé avant cette petite digression, et je vais donc donner la parole à monsieur Gouk et permettre ensuite deux autres questions. Nous pourrions alors passer à l'autre volet de la séance.

M. Gouk: Je n'en ai pas pour longtemps. Je crois que nous avons un vote ce soir, n'est-ce pas?

Le président: Oui, en effet. Les cloches vont commencer à sonner dans 25 minutes. Il va falloir revenir après si nous n'arrivons pas à régler tout cela avant le vote.

M. Gouk: Ma seule question concerne M. Wright. Il ne s'agit pas vraiment d'un négociateur, puisqu'il reçoit simplement les demandes d'indemnisation, n'est-ce pas?

M. Young: Je tiens à préciser clairement que M. Wright est bel et bien un négociateur, puisqu'il est chargé de l'ensemble des demandes d'indemnisation, et s'il en a une qui lui semble douteuse—par exemple, dans le cadre de bon nombre de ces entreprises, il y a plusieurs activités qui se déroulent en même temps; autrement dit, il s'agit de sociétés fort complexes ayant une vaste gamme d'intérêts, de sorte que leur participation au projet T1 et T2 ne représentait qu'une partie de leurs activités commerciales normales.

• 1650

M. Wright est donc habilité à négocier la répartition de certaines dépenses, par exemple. Il se peut que l'un des ingénieurs principaux de la société participait aux projets T1 et T2, mais travaillait également à un autre projet de la société en question auquel il devait donc consacrer un certain temps.

Il y a moyen d'identifier et même de quantifier les dépenses qui peuvent être considérées comme des dépenses marginales remboursables. Dans ce sens-là, M. Wright est vraiment un négociateur, car certaines dépenses vont nécessairement tomber dans des zones un peu grises. Il faut se rappeler qu'il s'agit d'une opération commerciale complexe de très grande envergure.

Je tiens tout de même à préciser qu'il n'est aucunement habilité à négocier quoi que ce soit qui concerne un éventuel manque à gagner ou l'indemnisation des firmes qui ont déboursé des frais pour les services de lobbyistes. Son mandat ne consiste donc pas à négocier une porte de sortie pour le gouvernement. Il a au contraire un mandat bien précis qui consiste à négocier certains éléments en fonction d'une enveloppe budgétaire très limitée.

Ce que j'essayais de vous expliquer tout à l'heure—et c'est justement pourquoi la signification et le choix des termes sont tellement importants—c'est qu'il n'a vraiment pas le pouvoir de s'asseoir et de dire: Très bien, regardons cela de plus près. Vous avez peut-être raison; puisque vous insistez tellement là-dessus, regardons un peu la question des profits ou essayons de voir si tel lobbyiste mérite de faire l'objet d'une indemnisation alors que d'autres, non. Il n'a absolument pas le pouvoir de mener ce genre de négociations.

M. Gouk: Oui, je comprends. D'après ce qu'on nous a expliqué, c'est lui qui va recevoir les demandes d'indemnisation et ses analystes vont déterminer ce qui est admissible et ce qui ne l'est pas.

M. Young: Eh bien, les analystes vont certainement attirer son attention sur les difficultés qui surgissent, mais ils vont essentiellement faire une sorte de juricomptabilité, c'est-à-dire qu'ils vont aller au fond des choses et examiner tous les détails.

[Texte]

be involved, and also keeping the flow going back and forth. The analysts have no direct contact, at least I don't think so, in conducting the exchange. They might want to get some information or they might want to get some clarification, but Mr. Wright would have the overall responsibility for the process.

Mr. Gouk: Is this process ongoing now, or is it holding for the passage of Bill C-22?

Mr. Young: No, no. It's ongoing, because there were some people who raised, Mr. Gouk, the question of the 30 days. The 30 days is just...at some point it has to end. So this process has been ongoing. There have been requests to bring forward information, to bring forward claims. Claims have been submitted. Various proposals have been brought forward. There's been an exchange, and that's ongoing. Once it's proclaimed, the 30 days will act as a guillotine if no accommodation has been arrived at.

The Chairman: Thanks, Mr. Gouk. Michel.

M. Guimond: Monsieur le ministre, je m'excuse pour cet écart de langage. J'espère que cela n'a pas offusqué vos oreilles.

M. Young: Du tout, non plus que ma sensibilité.

M. Guimond: Je sais que vos oreilles ne sont pas sensibles.

M. Young: Non, non.

M. Guimond: Monsieur le ministre, est-ce que la fin du contrat de Pearson signifie un retour à la politique? J'ai posé la question ce matin aux gens d'Air Canada. Je me doutais qu'ils n'étaient pas en mesure de répondre à cette question, mais j'imagine que vous êtes la bonne personne, en compagnie de M. Barbeau. Est-ce que cela signifie un retour à l'approche qui avait été commencée par les Progressistes-conservateurs en novembre 1986 et qui consistait à aller vers des administrations locales à but non lucratif, genre ADM à Montréal? On voudrait aussi avoir une idée de l'avenir. Il ne faut pas que j'oublie l'aéroport de Québec, où on a aussi des besoins. J'atterris et je décolle à Québec deux fois par semaine, et le nom de M. Barbeau circule régulièrement parmi le personnel de l'aéroport. Tant et aussi longtemps que le Bloc québécois va continuer à poser des questions sur l'aéroport de Québec, il n'y aura pas d'investissements à Québec, dit-on. Je suis persuadé que ce sont des commentaires non fondés.

M. Young: Tout d'abord, monsieur le président, je tiens à préciser que M. Desmarais est avec moi, et non M. Barbeau.

M. Guimond: Je pensais que c'était M. Barbeau!

M. Young: Je vais essayer d'être très clair. D'abord, la décision concernant l'annulation du contrat de Pearson n'avait rien à voir avec la politique de la gérance des aéroports. Ce contrat a été annulé sur la base des faits qu'on vous a déjà expliqués.

Maintenant, pour ce qui est de l'avenir, le gouvernement du Canada s'est engagé à prendre un certain temps pour évaluer des modèles possibles de structures administratives pour des aéroports. J'ai l'intention de recommander à mes collègues du Cabinet de prendre des décisions dans ce domaine dans un avenir assez rapproché.

[Traduction]

Là où la situation est ambiguë, M. Wright aura certainement un rôle à jouer, et devra en outre s'assurer qu'il y a toujours un bon échange de renseignements. Les analystes n'auront pas de contact direct avec lui, du moins, je ne pense pas, lors de tels échanges. Ils voudront peut-être obtenir certains renseignements ou certains éclaircissements, mais c'est M. Wright qui est responsable de cette démarche.

M. Gouk: Cette démarche est-elle déjà en cours, ou attendez-vous l'adoption du projet de loi C-22?

M. Young: Non, non. Elle est déjà en cours, car comme certains l'ont mentionné tout à l'heure, monsieur Gouk, il y a l'histoire des 30 jours. Ce délai de 30 jours...c'est-à-dire qu'il doit bien prendre fin un jour. C'est là pourquoi nous avons déjà mis en branle tout ce processus. Nous avons déjà reçu des demandes de renseignements et des demandes d'indemnisation. D'ailleurs, certaines demandes nous ont déjà été présentées. Diverses propositions ont également été soumises à notre approbation. Il y a déjà eu certains échanges de renseignements, qui vont continuer, d'ailleurs. Une fois que ce projet de loi aura été promulgué, le délai de 30 jours permettra de mettre un terme au processus si aucun accord n'a encore été conclu.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Michel.

Mr. Guimond: Honourable Minister, I want to apologize for that rather strong language. I hope your ears weren't burning.

Mr. Young: No, not at all.

Mr. Guimond: I guess your ears are not that sensitive after all.

Mr. Young: No, no.

Mr. Guimond: Honourable Minister, does the end of the Pearson contract mean a return to the policy in place? I put this question earlier to the representatives of Air Canada. I had a feeling they probably wouldn't be able to answer it, but I guess you are the right person to address it to, since you are accompanied today by Mr. Barbeau. Does this mean a return to the approach adopted by the Progressive Conservatives in November of 1986, which was to increasingly move to local non-profit administrations, like ADM in Montreal? We would like to have some idea of what is planned for the future. And I should not forget the Quebec City airport, where the need is great as well. I land and take off from Quebec City twice a week, and Mr. Barbeau's name is regularly mentioned by airport staff. It said that as long as the Bloc Québécois continues to ask questions about the Quebec City airport, not a penny will be invested there. I personally don't think there's any truth to that.

Mr. Young: First of all, Mr. Chairman, I want to point out that I am accompanied by Mr. Desmarais, and not Mr. Barbeau.

Mr. Guimond: Oh! I thought it was Mr. Barbeau!

Mr. Young: I want to make myself perfectly clear. First of all, the decision to cancel the Pearson contract had nothing whatsoever to do with our airport management policy. That contract was cancelled solely on the basis of the facts that have already been put before you.

Now, as far as the future is concerned, the government of Canada has undertaken to spend the next little while looking at various administrative or organizational models that could be used to manage airports. I have every intention of recommending to my cabinet colleagues that a decision be made on this matter in the very near future.

[Text]

[Translation]

• 1655

Nous allons évaluer l'expérience des aéroports de Montréal, de Vancouver, d'Edmonton et de Calgary. Il y a évidemment le statu quo; Transports Canada continuerait de gérer les aéroports. On pourrait avoir des sociétés de la Couronne qui feraient l'administration, ou encore des autorités locales comme celles qui sont déjà en place dans les quatre villes que je viens de mentionner.

Évidemment, on a laissé tomber l'option de la privatisation totale qui était préconisée pour Pearson. On ne veut pas de ce modèle-là.

The Chairman: Mr. Minister, thanks very much for taking time out of your busy schedule to be with this committee again. We certainly appreciate your cooperation.

Mr. Young: Mr. Chairman, I want to thank you and members of the committee. This is a very important matter. The future of aviation in Canada and the future of aviation at Pearson is very, very important to the Canadian economy.

I would simply say, and I certainly understand the points of view expressed by many around the table with respect to trying to get to the bottom of all the ins and outs of this particular process, that I leave with the chairman and with members of the committee my sincere belief that it's important that we get it over with.

I really understand how important it is for the Canadian taxpayer and for members of this committee to understand that their money is being well spent. I don't think anyone is more conscious of the scrutiny I will be subjected to and the government will be subjected to, whatever the final result of the this particular process is.

When this bill is passed, if in fact it is passed... Because I respect the right of Parliament to deal with matters of this nature, I'm not assuming it will be; I hope it will be. If it is and at some point we do decide to pay compensation, I have no doubt that not just Mr. Guimond or members of the Reform Party, but members of my own party and Canadian taxpayers will be absolutely insistent that they understand to the infinite detail exactly why every penny was paid. I intend to be able to answer those questions when those very difficult times arrive, which I know they will very shortly after the cheque is issued, if in fact one is.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister.

Colleagues, we'll continue right on here. I don't intend to go in camera, but if the public wants to be bored with the interior workings of a steering committee type meeting right now, I have no difficulty with it.

I suppose we'd like to pursue what we had hoped to do. I mean, notices were distributed last week concerning what our objective would be and that was to complete our witnesses, then have the minister come to us in the final analysis so we could

We will be looking carefully at the way things have been managed at the Montreal, Vancouver, Edmonton and Calgary airports. We obviously have the option of maintaining the status quo—in other words, that Transport Canada would continue to be responsible for airport management. We could also put in place Crown corporations who would take over their administration, or hand over this responsibility to local authorities, as we have done in the four cities I just mentioned.

We have obviously discarded the idea of total privatization, which was advocated for Pearson. We are not at all interested in that model.

Le président: Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier d'avoir accepté de venir rencontrer les membres du comité, alors que vous êtes certainement très occupé. Nous vous savons infiniment gré de votre collaboration.

M. Young: Monsieur le président, je tiens à vous remercier personnellement ainsi que tous les membres du comité. Il s'agit effectivement d'une question très importante. D'ailleurs, l'avenir de l'aviation au Canada et à l'aéroport Pearson revêt une très grande importance pour l'ensemble de l'économie canadienne.

Avant de vous quitter, je veux simplement vous dire—et je comprends très bien le point de vue de bon nombre de députés autour de la table qui insistent sur la nécessité de connaître les tenants et les aboutissants de ce dossier—qu'il me semble maintenant important—et c'est ma conviction profonde, d'en finir.

Je comprends très bien que les contribuables canadiens et les membres du comité veulent avoir l'assurance que les deniers publics ne seront pas gaspillés. Je suis parfaitement conscient du fait que mes actes et ceux du gouvernement vont nécessairement faire l'objet d'un examen minutieux, quelle que soit l'issue de cette démarche.

Quand ce projet de loi aura été adopté, s'il est bel et bien adopté... car je respecte le droit du Parlement de régler à sa guise des questions de cette nature, et par conséquent, je ne tiens rien pour acquis; je me contente de dire que j'espère qu'il va être adopté. Donc, s'il est bel et bien adopté, et que nous décidons à un moment donné de prévoir une certaine indemnisation, je ne me fais pas d'illusions: je sais fort bien que non seulement M. Guimond et les membres du Parti réformiste, mais aussi les membres de mon parti et les contribuables canadiens en général vont tous insister pour connaître en détail les raisons pour lesquelles telle et telle somme ont été accordées. J'ai l'intention de me préparer à répondre à ces questions lorsque ce moment difficile arrivera, car je sais qu'on ne tardera pas à les soulever dès l'émission du premier chèque, si des chèques sont bel et bien émis.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Chers collègues, nous allons donc poursuivre nos travaux. Je n'ai pas l'intention de proposer qu'on se réunisse à huis clos, car si le public tient vraiment à s'ennuyer à écouter les membres du comité directeur parler de questions administratives internes, je n'y vois absolument aucun inconvénient.

Il s'agit donc de discuter de ce que nous comptons faire dans les semaines qui viennent. On vous a informé la semaine dernière que notre principal objectif était de finir de recevoir les témoins, et d'inviter le ministre à revenir à la fin du processus

[Texte]

raise any questions with him. I think the minister has made it abundantly clear that Pearson Airport—being an economic motor, the clock is ticking. We've heard this from other witnesses as well.

The scrutiny will be put upon him and, of course, at the end of the line the examination and obvious observations made by the Auditor General. What appears to be the message that is coming through time and time again is that time is of the essence and that it is in the best interests of Canadians for us to get on with this job and get it done.

To that end we've had a slot made for Thursday in order that we may proceed with clause-by-clause examination of the bill. With the cooperation of members of the opposition we've received amendments to the bill that can be brought forward and discussed on Thursday morning.

[Traduction]

afin qu'on puisse éventuellement lui poser des questions à ce sujet. Le ministre nous a clairement dit que l'aéroport Pearson est l'un des moteurs de l'économie, et qu'il ne faut donc pas tarder à régler cette question. D'autres témoins nous ont d'ailleurs fait la même remarque.

C'est donc lui qui va être appelé à répondre des décisions qui sont prises, et, beaucoup plus tard, des résultats de l'examen du Vérificateur général et des observations de ce dernier. On n'arrête pas de nous dire que le temps file et que nous devons donc agir rapidement, si nous tenons vraiment à protéger les intérêts des Canadiens.

Voilà pourquoi nous avons réservé jeudi pour l'examen article par article du projet de loi. Comme les membres de l'Opposition se sont montrés coopératifs, nous avons déjà reçu des projets d'amendement qui pourront être déposés et discutés jeudi matin.

• 1700

Mr. Guimond.

M. Guimond: Je ne sais pas si le secrétaire parlementaire du ministre des Transports pense qu'on veut retarder indûment les travaux. C'est une autre question. Nous avons formé un Sous-comité sur l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je suis le seul représentant de mon parti au Sous-comité. Je suis aussi le représentant de mon parti qui a le plus questionné les témoins sur Pearson. De plus, je fais appel à mes collègues du Sous-comité de la Voie maritime.

Il n'y aura aucun représentant du Parti réformiste à St. Catherines et à Thunder Bay parce que M. Harris est malade. Bien entendu, si j'ai à choisir entre aller à Thunder Bay et siéger sur la question de Pearson, je choisirai probablement Pearson.

S'il n'y avait aucun membre de l'Opposition au Sous-comité que nous avons formé pour étudier l'avenir de la Voie maritime, cela enlèverait de la crédibilité au Sous-comité en question. Ces rencontres à Thunder Bay et à St. Catherines s'insèrent dans ce que nous avons entendu la semaine dernière à Québec. La solution facile serait de me faire remplacer à Thunder Bay, mais si je suis signataire d'un éventuel rapport conjoint, il serait important que j'y sois.

C'est la première raison que j'invoque pour qu'on retarde les choses. Je demanderais aussi à la greffière de nous faire un rapport sur l'état de la situation. M^{me} Savage me mentionnait ce matin que M. Jelinek avait confirmé qu'il voulait témoigner devant le Comité, mais qu'il lui était impossible de venir cette semaine parce qu'il était à l'extérieur du pays, je crois. C'est la même chose pour le sénateur Kolber.

Nous avons à prendre une décision en ce qui concerne M. Coughlin si on considère que les réponses fournies par M. Vineberg nous satisfont pleinement et entièrement. Cela peut aller relativement vite. On peut les recevoir mercredi prochain et reporter l'étude article par article à jeudi prochain. Je veux juste que vous soyez convaincus que je n'essaie pas de sauver du temps.

Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: I don't know whether the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport just thinks we want to unduly delay the committee's work or not. That is really a totally different matter. The fact is, we did establish a subcommittee on the future of the Saint-Lawrence Seaway. I am my party's sole representative on that subcommittee. I am also the representative of my party to have questioned the witnesses most regarding the Pearson Airport Affair. I appeal to my colleagues on the St Lawrence Seaway subcommittee to come to my assistance here.

No representative of the Reform Party will be present for the trip to St. Catherines and Thunder Bay, as Mr. Harris is ill. Of course, if I have to choose between going to Thunder Bay and sitting on the committee dealing with the Pearson Airport issue, I will probably choose the latter.

Were no member of the opposition available for the subcommittee which we struck to study the future of the St Lawrence Seaway, I believe that the subcommittee's credibility would be compromised. Those meetings in Thunder Bay and St. Catherines are important in the context of what we heard last week in Quebec City. The obvious solution would be to find someone to replace me in Thunder Bay, but if I am to be a signatory to a future joint report, I think it's important that I be there.

That is my first reason for asking that we delay this process. I would also ask the clerk to give us an update on the situation. Mrs. Savage mentioned to me this morning that Mr. Jelinek had confirmed that he would come before the committee, but that it was impossible for him to come this week, because he would be out of the country, if I'm not mistaken. I believe Senator Kolber had the same problem.

We also have to make a decision with respect to Mr. Coughlin, as to whether or not Mr. Vineberg's answers are fully satisfactory. I believe this could move forward quite quickly. We could hear from them next Wednesday and postpone the clause by clause consideration to the following Thursday. I just want to be sure you realize that I am not just playing for time here.

[Text]

La session prend fin le 23 juin, j'en suis conscient, et je sais que le gouvernement voudra probablement aller de l'avant avant l'ajournement d'été.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I just wanted to set the record straight, not only in this committee. I should remind Mr. Guimond that at the second reading we let every member from his party who wanted to speak do so—and I believe he had 25 or 30 people speak with regard to this bill—and the Reform Party took the opportunity to speak on the bill. This government has not even thought about closure; it has not even tried to circumvent the system at all. There is no attempt here to not hear witnesses. The work has to get on.

We had an understanding last week, I believe, that the minister would come in last and there were no other witnesses. Mr. Jelinek, we were told, couldn't show up today or else he would have been here today. Now he says he can't be here until next week. What if he doesn't show up next week and he has another excuse? Maybe he doesn't want to come and maybe Mr. Coughlin and Mr. Kolber don't want to do it. How long are we supposed to postpone the work of this committee?

We need to get on with doing the clause by clause and getting it back into the House of Commons. We, too, have a timeframe, and that's June 23. We have to be out of here by then. Well, we don't have to, but we need to get on with bringing it to a conclusion in the House of Commons so it can proceed to the Senate.

I'm prepared, and if Mr. Guimond needs to do the seaway work—and I understand he's doing good work—that's fine. Just as long as there's an understanding we should get on with the job of moving this bill forward. If it means waiting until next Wednesday to deal with Mr. Jelinek and perhaps Mr. Kolber or Mr. Coughlin, if they agree to come, and then deal with clause by clause next Thursday so that it can go to the House of Commons—Hopefully we can get agreement from both parties and can do report stage and third reading in one day—this issue has gone on and on—and get on with it.

We're trying to be cooperative and I think there is a resolution to this, except for the fact that other people have other responsibilities, and that's fine.

If these three people don't want to show up, I'm not sure what more we could hear or learn from the role of lobbyists. We heard today what role some of these people played. We also heard from the minister, who says we don't intend to pay for lobbyists' bills, and the whole debate about the future role of lobbyists with respect to Parliament and the government will be the matter of another bill that will come forward soon.

[Translation]

I am well aware of the fact that the House will rise on June 23rd, and I know that the government would probably like to go forward with this bill before the summer recess.

M. Fontana: Monsieur le président, je veux tirer les choses au clair une fois pour toutes, et non seulement en ce qui concerne les travaux du Comité. Je tiens à rappeler à M. Guimond qu'à l'étape de la deuxième lecture, nous avons permis à tous les membres de son parti—et je pense qu'il y en avait 25 ou 30 qui voulaient faire une déclaration au sujet du projet de loi—ainsi qu'aux membres du Parti réformiste qui le souhaitaient, de faire une intervention à la Chambre. Le gouvernement n'a même pas songé à la possibilité d'employer la clôture; elle n'a aucunement cherché à contourner le système. Il n'a jamais été question ici de refuser d'entendre certains témoins. Il faut tout de même faire aboutir cette démarche.

Je croyais qu'on avait convenu la semaine dernière de faire venir le ministre en dernier lieu et qu'on ne recevrait plus de témoins. On nous a dit que M. Jelinek ne pouvait pas venir aujourd'hui, car autrement, il aurait été là pour témoigner. Maintenant, il nous dit qu'il peut venir seulement la semaine prochaine. Qu'est-ce qu'on fait s'il ne vient pas la semaine prochaine parce qu'il a une autre excuse? Peut-être qu'il ne veut tout simplement pas venir et que M. Coughlin et M. Kolber ne veulent pas non plus. Pendant combien de temps faudra-t-il encore remettre à plus tard les travaux du Comité?

Il faut absolument passer à l'examen article par article pour qu'on puisse faire rapport du projet de loi à la Chambre des communes. Nous, aussi, nous avons une date limite, et c'est le 23 juin. Il faut que tout soit terminé d'ici là. C'est-à-dire que ce n'est pas une obligation, mais il faut d'abord le faire adopter à la Chambre des communes pour qu'il puisse passer ensuite au Sénat.

Je suis tout à fait disposé... et si M. Guimond doit absolument participer aux travaux du Comité de la Voie maritime—et je crois comprendre qu'il fait du bon travail—c'est très bien. Je n'y vois pas d'inconvénient, à condition que tout le monde accepte que nous prenions les mesures qui s'imposent pour faire passer ce projet de loi à l'étape suivante. S'il faut pour cela qu'on attende mercredi prochain pour recevoir M. Jelinek et peut être aussi M. Kolber ou M. Coughlin—s'ils acceptent de venir—pour procéder à l'examen article par article jeudi prochain, pour en faire rapport à la Chambre des Communes... J'espère que tous les partis vont pouvoir s'entendre pour faire l'étape du rapport et la troisième lecture le même jour—rappelons nous que ce dossier a déjà suffisamment traîné—afin qu'on puisse en finir.

• 1705

Nous essayons d'être coopératifs et je pense qu'il y a une solution, sauf que certaines personnes ont d'autres obligations, ce qui est tout à fait normal.

Si ces trois messieurs ne veulent pas venir, je ne suis pas convaincu que d'autres pourront nous apprendre davantage au sujet du rôle des lobbyists. On nous a déjà expliqué aujourd'hui en quoi a consisté le rôle de certaines de ces personnes. Le ministre nous a également dit qu'il n'est pas question de payer les frais de lobbyists, et que cette question du rôle futur des lobbyists auprès du Parlement et du gouvernement fera l'objet d'un autre projet de loi qui va bientôt être déposé.

[Texte]

Let's not mix up the willingness to do something with respect to lobbyists and cleaning up this process in Parliament with the bill. The bill is very specific. It says let's get on with cancelling the deal so that we can move forward with respect to Pearson and job creation and other things like aviation issues that need to be dealt with.

M. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): Monsieur Guimond, vous êtes un avocat de métier. Vous avez entendu beaucoup de témoins jusqu'à maintenant. D'ailleurs, même si on voulait faire venir les trois autres, ce serait difficile parce qu'ils n'ont pas répondu à l'appel. Je comprends très bien que si on leur envoie un *subpoena*, ils seront obligés de se présenter, mais qu'allez-vous apprendre de plus en les entendant? Je suis convaincu que vous savez déjà tout ce qui va se passer ou qui peut arriver avec ces autres témoins. Vous dites que vous ne voulez pas retarder le processus, et je comprends très bien. Cependant, pour nous, il est important que cette chose se termine pour que l'aéroport de Toronto soit en opération avant qu'on ajourne le 23 juin.

M. Guimond: Il est en opération.

M. Lavigne: Oui, je sais qu'il est en opération, mais il fonctionnera beaucoup mieux si toutes ces choses-là sont terminées.

Monsieur Guimond, étant donné que vous êtes avocat, je suis convaincu que vous comprenez déjà tout ce qui peut s'être passé dans ce dossier-là et que vous n'avez pas besoin d'entendre les trois autres témoins pour comprendre le système. Je ne suis pas avocat et j'ai déjà assez bien compris le dossier. Je ne pense pas qu'on doive le retarder davantage.

Mr. Gouk: I have discussed the possibility of this postponement, and we're in a somewhat similar situation. I'm here and I'm prepared for Thursday, but Mr. Harris won't be able to be here. He wouldn't be here in any case because of the St. Lawrence commission. It's all well and good to say send someone else, but that's not very easy. We have far fewer people resources than the Liberal Party does. We're in a situation similar to the Bloc. We have people we would have liked to come forward. I'm not going to fall over and get upset if they don't show up, but I think we would like to exhaust every effort to ensure that they've been here.

We've heard from virtually no lobbyists. I recognize what Joe said and with some reservations I accept that, but we're still trying to provide some transparency as to what happened in this whole process.

We've heard only from the Paxport-Matthews side, and I would like to hear some input from somebody on the Claridge side because there is an obvious switch there from one political bent to the other. If they choose not to show up after this last try, then at least we can say we were transparent enough to give them every opportunity to come forward to testify, to bring forward their complaint. If they don't, then obviously they don't have a legitimate complaint.

[Traduction]

Ne confondons donc pas cette volonté de prendre des mesures au sujet des lobbyistes et l'adoption de ce projet de loi par le Parlement. Ce projet de loi a un objectif bien précis. Il a pour objet d'annuler le contrat conclu pour l'aéroport Pearson, afin qu'on puisse donner la priorité aux problèmes les plus pressants, à la création d'emplois et à d'autres questions importantes dans le domaine de l'aviation.

Mr. Lavigne (Verdun—Saint-Paul): Mr. Guimond, you are a trained lawyer. You have heard many of the witnesses that have come before the Committee. In fact, even if we wanted to bring the other three before the Committee, it would be difficult, as they have not answered our invitation. I fully understand that if we subpoena them, they will have no choice but to come before us, but what new information do you think they may be able to provide? Personally, I'm convinced that you already know exactly what is going to take place if they do come. You say you don't want to delay the process, and I understand your point. However, we feel that it's important to bring this process to an end so that the Toronto Airport can be operational before the House rises on June 23.

Mr. Guimond: It already is operational.

Mr. Lavigne: Yes, I know that, but it will operate much better once this whole process has come to an end.

Mr. Guimond, since you are trained as a lawyer, I am quite certain that you already have a very good idea of everything that took place and that you don't really need to hear from those other three witnesses to understand what went on. I am not a lawyer and I feel I already have a very good understanding of the whole issue. I really don't think we should be delaying this process any further.

M. Gouk: J'ai discuté de la possibilité de reporter l'examen article par article à plus tard, mais en fait, nous avons un problème un peu semblable. Je suis là et je peux assister jeudi mais M. Harris ne sera pas là. Il n'aurait pas pu être là de toute façon, car il fait partie du comité de la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est bien beau de dire qu'on peut se faire remplacer, mais ce n'est pas toujours facile. Nous disposons de ressources bien plus limitées que celles du Parti libéral. Notre situation est semblable à celle du Bloc. Il y a un certain nombre de personnes que nous aurions voulu convoquer comme témoins. Je n'ai pas l'intention de piquer une crise s'ils ne viennent pas, mais j'estime cependant que nous devrions faire l'impossible pour essayer de les faire venir.

Nous n'avons presque pas reçu de témoignages de lobbyistes. Je comprend fort bien le point de vue de Joe et je l'accepte jusqu'à un certain point, mais n'oublions pas que nous essayons d'injecter un élément de transparence en nous renseignant sur le déroulement de tout ce processus.

Nous n'avons entendu que le son de cloche des gens de Paxport-Matthews, alors qu'il me semble important de connaître le point de vue d'un représentant de Claridge, car il est bien évident que les perceptions changent selon les affiliations politiques. S'ils ne viennent toujours pas après un dernier essai, au moins nous pourrions dire que nous nous sommes efforcés d'agir avec la plus grande transparence et de leur donner l'occasion de témoigner ou de présenter leurs doléances. S'ils ne le font pas, il me semble clair que leurs doléances ne sont pas fondées.

[Text]

[Translation]

• 1710

Next Thursday Mr. Harris will be here and I will be here, so I'm certainly agreeable to that. That would be a more open and transparent process, to exhaust every possibility that we've done all we can.

The Chairman: Can I make a suggestion? Colleagues, I know we have to go for a vote, the bells will start ringing in four minutes, and then we'll have only about five more minutes to stay here. What about this proposition?

We have the seaway subcommittee. It's doing a good job. Mr. Guimond wants to be there. Some of our own members on our side as well have interest, not only here but also with the seaway.

I had a brief discussion with the clerk of the seaway subcommittee, who is also the clerk of this committee. She didn't think there would be a problem if the work of the seaway subcommittee, which is going to take place on Wednesday afternoon of next week here in Ottawa, could be delayed for whatever reason to whatever day, clearing the way for next Wednesday afternoon for this committee to meet with the individuals we have already made representation to, Jelinek, Coughlin and Kolber.

I'm prepared to reissue those invitations for next Wednesday, for them to appear before us on Wednesday afternoon. If they can't make it Wednesday afternoon, then too damn bad. You have to put a limit on this stuff. I'll keep my feelings on Jelinek to myself, but I can tell you later what I think of that.

We'll invite them to speak to us on Wednesday. Depending on who comes forward or does not come forward, we could either go clause by clause Wednesday afternoon after those witnesses, or Thursday morning we'll do clause by clause. That is a week Thursday to do clause by clause.

Is there any objection to that plan?

Mr. Gouk: I have just two things. First of all, I'd prefer something specific, like Thursday morning, as opposed to maybe Wednesday afternoon or maybe Thursday morning.

The Chairman: Let's try to wrap the whole thing up on Wednesday afternoon. We'll have three witnesses and clause by clause. I have a gut feeling that we won't get the three witnesses, so we'd have an empty afternoon. Let's go with three witnesses and clause by clause on Wednesday afternoon. If we have to, we'll take the discussion into the evening. We'll order in some dinner and go right through from 3:30 p.m. until 10 p.m., if we have to, just to wrap it up.

Mr. Gouk: Unfortunately, I'm concerned about whether we're maybe doing this Wednesday or maybe doing it Thursday. Wednesday is a problem for me.

The Chairman: Oh.

Mr. Gouk: We're all faced with that, I realize, because we all have very tight schedules.

Jeudi prochain, M. Harris sera ici et moi aussi. Je suis donc d'accord pour ce jour-là. Cet examen serait plus ouvert et plus transparent si nous réussissions à épuiser toutes les possibilités pour avoir la satisfaction d'avoir fait tout ce que nous pouvons.

Le président: Puis-je vous suggérer quelque chose? Chers collègues, je sais qu'on nous réclame pour un vote et que la sonnerie d'appel commencera à retentir dans quatre minutes. Nous n'aurons alors que cinq minutes à notre disposition. Pourriez-vous m'expliquer cette proposition?

Nous avons le Sous-comité de la voie maritime. Il fait du bon travail. M. Guimond veut être ici. Certains de nos membres du Parti libéral se sont montrés intéressés, non seulement par nos travaux, mais également par ceux du Sous-comité de la voie maritime.

J'ai discuté brièvement de la question avec la greffière du Sous-comité de la voie maritime, qui est également greffière de notre comité. Elle ne voit pas d'inconvénient à ce que les travaux du Sous-comité de la voie maritime, qui doivent commencer mercredi après-midi de la semaine prochaine ici à Ottawa, soient reportés à un autre jour. Notre comité aurait donc à sa disposition tout l'après-midi du mercredi de la semaine prochaine pour rencontrer les personnes qu'il a déjà convoquées, c'est-à-dire messieurs Jelinek, Coughlin et Kolber.

Je suis disposé à les réinviter pour mercredi prochain, pour leur demander de comparaître mercredi après-midi. S'ils ne sont pas libres mercredi après-midi, nous devons malheureusement abandonner la partie. Après tout, il faut se fixer des limites. Je vais garder pour moi-même mes sentiments à propos de Jelinek, mais je pourrais vous dire plus tard ce que je pense de tout cela.

Nous les inviterons à témoigner mercredi prochain. Selon qu'ils se présenteront ou non, nous pourrions passer à l'étude article par article mercredi après-midi après l'audition de ces témoins ou jeudi matin. Jeudi de la semaine prochaine, nous passerons à l'étude article par article.

Avez-vous des objections?

M. Gouk: J'aimerais mentionner deux choses. Tout d'abord, j'aurais préféré que l'on soit plus précis, que l'on parle de jeudi matin, plutôt que peut-être mercredi après-midi ou jeudi matin.

Le président: Ne pourrions-nous pas essayer de régler le tout mercredi après-midi. Nous entendrions les trois témoins et ferions l'étude article par article. J'ai vaguement l'impression que les trois témoins ne viendront pas. Nous aurons donc tout l'après-midi à notre disposition. Allons-y pour l'audition des trois témoins et l'étude article par article pour mercredi après-midi. Au besoin, nous poursuivrons la discussion dans la soirée. Nous commanderons un dîner et poursuivrons nos travaux à compter de 15h30 jusqu'à 22 heures, au besoin, pour terminer cette affaire.

M. Gouk: Malheureusement, j'aurais aimé savoir si nous le ferons mercredi ou jeudi. J'ai un conflit d'horaire pour mercredi.

Le président: Oh!

M. Gouk: Nous avons tous le même problème, j'en suis conscient, car nous avons des horaires très chargés.

[Texte]

Mr. Fontana: Are you going to be in Ottawa?

Mr. Gouk: I'm not sure if I'm going to be here or not, Joe. That's the problem. I know I am going to be here Thursday morning.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I think your suggestion is a good one. Let's leave Wednesday afternoon as the time for the witnesses and Thursday morning for the clause by clause.

Mr. Gouk: I'm certainly agreeable to that.

Mr. Fontana: That way Jim's going to be here and Mr. Guimond is going to be here. We know everybody is going to be here for sure on Thursday morning and we can deal with it.

The Chairman: All right, are we agreed then for Wednesday afternoon?

Mr. Gouk: There is just one other aspect, if I might.

The Chairman: I'll just clarify this first. Wednesday afternoon is for the three witnesses; Thursday morning, a week this Thursday, is clause by clause, just in the morning. We won't have an afternoon session.

Mr. Gouk: Just one thing on that.

The Chairman: Are we agreed on that?

Mr. Gouk: I'm agreeable to that, except for the mention of the three, because there were other people we were looking at before. Would it be possible to consider three other names as well that have been put forward, those being Nixon, Wright and Herb Metcalfe?

The Chairman: We've already written them, and they've indicated they didn't want to appear.

Mr. Gouk: Could we re-invite them in any case?

The Chairman: We voted against Nixon anyway, so we're not going to go back on a vote that we had.

Mr. Guimond: And Wright too.

The Chairman: And the other one you mentioned.

Mr. Gouk: Metcalfe.

The Chairman: Metcalfe was written to but turned us down.

Mr. Gouk: He specifically turned it down?

The Chairman: As I understand it, yes.

Mr. Gouk: If he simply didn't show up, I'd like him re-invited, as we're doing with the others. If he specifically officially turned it down, then okay.

The Chairman: We can check on Mr. Metcalfe. If he did turn us down, he turned us down.

An hon. member: If he said it wasn't a convenient day—

The Chairman: If it wasn't convenient for him, then we can ask him to come.

Mr. Gouk: Okay.

Mr. Guimond: Just one last point. Is it possible to have the blues?

[Traduction]

M. Fontana: Serez-vous à Ottawa?

M. Gouk: Je ne sais pas si je serai ici ou non, Joe. C'est le problème. Je sais que je vais être ici jeudi matin.

M. Fontana: Monsieur le président, je pense que vous avez fait une bonne suggestion. Prenons le mercredi après-midi pour entendre les témoins et le jeudi matin pour l'étude article par article.

M. Gouk: Cela me convient.

M. Fontana: Ainsi, Jim pourra être ici et M. Guimond aussi. Nous savons que tous les membres pourront être ici jeudi matin et que nous pourrions terminer l'affaire.

Le président: Très bien, sommes-nous d'accord pour mercredi après-midi?

M. Gouk: Il y a un autre aspect, si vous me le permettez.

Le président: Nous allons régler celui-ci en premier. Mercredi après-midi, nous entendrons les trois témoins. Jeudi matin, dans une semaine, ce sera l'étude article par article, dans l'avant-midi seulement. Nous ne siégeons pas l'après-midi.

M. Gouk: Juste un mot à ce sujet.

Le président: Sommes-nous d'accord pour cela?

M. Gouk: Je suis d'accord, sauf en ce qui concerne les trois témoins, car il y avait d'autres personnes que nous voulions convoquer auparavant. Pourrions-nous ajouter trois autres noms, soit ceux de MM. Nixon, Wright et Herb Metcalfe?

Le président: Nous leur avons déjà écrit et ils nous ont fait savoir qu'ils ne voulaient pas comparaître.

M. Gouk: Pourrions-nous leur écrire à nouveau de toute façon?

Le président: Nous avons voté contre l'audition du témoignage de M. Nixon, de toute façon. Nous n'allons pas revenir sur le vote que nous avons déjà pris.

M. Guimond: Même chose pour M. Wright.

Le président: Et l'autre que vous avez mentionné.

M. Gouk: M. Metcalfe.

Le président: M. Metcalfe a décliné notre invitation.

M. Gouk: A-t-il officiellement décliné?

Le président: À ce que je sache, oui.

M. Gouk: S'il n'a tout simplement pas répondu, j'aimerais qu'on le réinvite, comme nous le faisons pour les autres. S'il a officiellement décliné notre invitation, alors je laisse tomber.

Le président: Nous pourrions vérifier ce qu'il en est de M. Metcalfe. S'il a décliné notre invitation, il l'a fait.

Une voix: S'il a dit que le jour ne lui convenait pas. . .

Le président: Si le jour ne lui convenait pas, nous pourrions lui redemander de venir témoigner.

M. Gouk: Très bien.

M. Guimond: J'aurais un dernier point. Est-ce possible d'avoir les bleus?

[Text]

The Chairman: Of the meetings?

Mr. Guimond: Yes.

Mr. Fontana: What meetings?

Mr. Guimond: The meetings of May 12 and May 26. Is it possible that those blues could be made public?

The Chairman: We should have them. You can ask the clerk.

[Translation]

Le président: Des réunions?

M. Guimond: Oui.

M. Fontana: De quelles réunions?

M. Guimond: Des réunions du 23 et du 26 mai. Serait-il possible de publier ces bleus?

Le président: Nous devrions les avoir. Vous pouvez les demander à la greffière.

• 1715

Mr. Guimond: Is it public? Can we —

The Chairman: Do you mean the blues?

Mr. Guimond: Yes.

The Chairman: No, the blues aren't. We have problems with the blues. Because they are blues, they stand for correction. If they become public, they can be quoted in the media and they might be wrong. As a result, the embarrassment comes for anybody who's thought to have said something and really didn't. The blues are there to be corrected.

Mr. Guimond: It would be important to have someone from Claridge, which owns 60% —

Mr. Fontana: Well, I thought Mr. Vineberg, who was here, represented Pearson Development Corporation, which is owned 60% by Claridge. He was representing Claridge, as I understand it.

The Chairman: Thank you, colleagues. We're adjourned.

M. Guimond: Sont-ils publics? Pouvons-nous. . .

Le président: Parlez-vous des bleus?

M. Guimond: Oui.

Le président: Non, les bleus ne sont pas publics. Nous avons des problèmes avec les bleus. Parce que ce sont les bleus, il faut les corriger. Si on les rend publics, ils risquent d'être cités par les médias et de contenir des erreurs. Par conséquent, ce serait ennuyeux pour toute personne dont les propos seraient mal rapportés. Les bleus sont là pour être corrigés.

M. Guimond: Ce serait important de faire témoigner quelqu'un du Groupe Claridge, qui possède 60 p. 100. . .

M. Fontana: Et bien, je pensais que M. Vineberg, qui a déjà comparu, représentait la Pearson Development Corporation, qui appartient à 60 p. 100 à Claridge. Il représentait le Groupe Claridge, sauf erreur.

Le président: Je vous remercie chers collègues. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Department of Transport:

John Desmarais, Senior Adviser, Operations, Airports Group.

TÉMOIN

Du ministère des Transports:

John Desmarais, conseiller principal, Opérations, Groupe des aéroports.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

C A I
XC27
-T82

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 10

Fascicule n° 10

Thursday, June 9, 1994

Le jeudi 9 juin 1994

Chairperson: Stan Keyes

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport

Projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson

INCLUDING:

Y COMPRIS:

The First Report to the House

Le premier rapport à la Chambre

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Yvan Grose
Jake Hoeppner
Elsie Wayne—(4)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

REPORT TO THE HOUSE

Friday, June 10, 1994

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, May 11, 1994, your Committee has considered Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport, and has agreed to report it with amendment.

Clause 11

Strike out line 36, on page 3, and substitute the following therefor:

“11. (1) The Governor in Council may, by or—”; and

Add immediately after line 2, on page 4, the following:

“(2) An order made by the Governor in Council under subsection (1) shall be laid before the House of Commons not later than the fifth sitting day of the House of Commons after it is made.”

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 7, 8, 9 and 10 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 10 juin 1994

Le Comité permanent des Transports a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi du mercredi 11 mai 1994, le Comité a étudié le projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson, et a convenu d'en faire rapport avec modification.

Article 11

Retrancher la ligne 30 à la page 3 et la remplacer par ce qui suit:

«11. (1) Le gouverneur en conseil peut, par dé—»;

Ajouter immédiatement après la ligne 37 à la page 3, ce qui suit:

«(2) Le décret visé au paragraphe (1) est déposé devant la Chambre des communes dans les cinq premiers jours de séance suivant sa prise.»

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 7, 8, 9 et 10 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

STAN KEYS,

Chair.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 9, 1994

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, Anna Terrana.

Acting Members present: Raymond Bonin for Jim Jordan; Gordon Kirkby for Joe Comuzzi.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant. *From the Legislative Counsel Office:* Michael Clegg, Legislative Counsel.

Witnesses: From the Department of Transport: Jean Desmarais, Senior Advisor of Operations, Airports Group. *From the Department of Justice:* Jacques Pigeon, (Manager) General Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of Wednesday, May 11, 1994, relating to Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport (*see Minutes of Proceedings and Evidence, dated May 26, 1994, Issue No. 7*).

Michel Guimond moved,—That the following be summoned to attend and give evidence before the Committee on Bill C-22:

- Peter F. Coughlin, President, Claridge Properties Ltd.
- The Honourable Otto Jelinek, P.C.
- Senator L. Kolber

The Chairman ruled that the inclusion of Senator L. Kolber on the list was not admissible as a different procedure applies to inviting Senators to appear.

By unanimous consent, Michel Guimond withdrew his motion.

Michel Guimond moved,—That the following be summoned to appear before the Committee on Bill C-22:

- Peter F. Coughlin, President, Claridge Properties Ltd.
- The Honourable Otto Jelinek, P.C.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was negatived on the following recorded division:

YEAS

Jim Gouk
Michel Guimond

Dick Harris
Paul Mercier—(4)

NAYS

Raymond Bonin
Joe Fontana
Charles Hubbard

Raymond Lavigne
Anna Terrana—(5)

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 9 JUIN 1994

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 36, dans la salle 705 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Raymond Bonin pour Jim Jordan; Gordon Kirkby pour Joe Comuzzi.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des conseillers législatifs:* Michael Clegg, conseiller législatif.

Témoins: Du ministère des Transports: John Desmarais, conseiller principal, Opérations, Groupe des aéroports. *Du ministère de la Justice:* Jacques Pigeon, avocat-général (gestionnaire).

Conformément à son ordre de renvoi du mercredi 11 mai 1994, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 26 mai 1994, fascicule n° 7*).

Michel Guimond propose,—Que les personnes suivantes soient assignées à comparaître devant le Comité à l'occasion de l'étude du C-22:

- Peter F. Coughlin, président, Claridge Properties Ltd.
- L'honorable Otto Jelinek, c.p.
- Le sénateur L. Kolber

Le président déclare que l'assignation du sénateur L. Kolber n'était pas admissible, parce qu'une procédure différente était prévue dans le cas d'un sénateur.

Avec le consentement unanime, Michel Guimond retire sa motion.

Michel Guimond propose,—Que les personnes suivantes soient assignées à comparaître devant le Comité à l'occasion de l'étude du C-22:

- Peter F. Coughlin, président, Claridge Properties Ltd.
- L'honorable Otto Jelinek, c.p.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée:

POUR

Jim Gouk
Michel Guimond

Dick Harris
Paul Mercier—(4)

CONTRE

Raymond Bonin
Joe Fontana
Charles Hubbard

Raymond Lavigne
Anna Terrana—(5)

Michael Guimond moved,—That the Transport Committee report to the House recommending that a message be sent to the Senate requesting their Honours to give leave to Senator Kolber, one of their Members, to attend and give evidence before the Committee with respect to Bill C-22, the Pearson International Airport Agreements Act.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was negatived on the following recorded division:

YEAS

Michel Guimond	Paul Mercier—(2)
----------------	------------------

NAYS

Raymond Bonin	Charles Hubbard
Joe Fontana	Raymond Lavigne
Jim Gouk	Anna Terrana—(7)
Dick Harris	

It was agreed,—That Clause 1 be allowed to stand.

Clauses 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, and 9 carried severally.

On Clause 10

By unanimous consent, Jim Gouk moved,—That Clause 10 be amended

(a) by striking out line 17, on page 3, and substituting the following therefor:

“approval of the Governor in Council and subject to subsections (3) and (4), enter”

(b) by striking out lines 33 to 35, on page 3, and substituting the following therefor:

“(3) Before the Minister may enter into an agreement under subsection (1) respecting a payment to any person, the person shall appear before the Standing Committee of the House of Commons on Transportation and present to the Committee the reasons why the payment should be made and the Committee shall report to the House of Commons its recommendations on the matter.

(4) In entering into any agreement under subsection (1), the Minister shall take into consideration the recommendations of the Committee.”

And debate arising thereon;

Michel Guimond moved an amendment to the amendment,—That in paragraph (3) the following words be added after the words “Before the Minister may enter into an agreement under subsection (1) respecting a payment”

“or any other person who shall give relevant evidence in the opinion of the Committee,”

After debate thereon, the question being put on the amendment to the amendment, it was negatived on the following recorded division:

YEAS

Jim Gouk	Dick Harris
Michel Guimond	Paul Mercier—(4)

NAYS

Raymond Bonin	Raymond Lavigne
Joe Fontana	Anna Terrana—(5)
Charles Hubbard	

Michel Guimond propose,—Que le Comité des transports recommande à la Chambre l'envoi d'un message au Sénat priant Leurs Honneurs d'autoriser l'un des leurs, le sénateur Kolber, à aller témoigner devant le Comité, à l'occasion de l'étude du projet de loi C-22, Loi concernant certains accords relatifs à l'aéroport international Lester B. Pearson.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée:

POUR

Michel Guimond	Paul Mercier—(2)
----------------	------------------

CONTRE

Raymond Bonin	Charles Hubbard
Joe Fontana	Raymond Lavigne
Jim Gouk	Anna Terrana—(7)
Dick Harris	

Il est convenu,—Que l'article 1 soit réservé.

Les article 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 sont adoptés séparément.

Article 10

Avec le consentement unanime, Jim Gouk propose,—Que l'article 10 soit modifié

a) en remplaçant la ligne 13, à la page 3, par ce qui suit:

«10. (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4) et de l'autorisation du»

b) en remplaçant les lignes 27 à 29, à la page 3, par ce qui suit:

«(3) Le ministre ne peut conclure d'entente en vertu du paragraphe (1) relativement au paiement d'une somme quelconque à une personne, à moins que cette personne n'ait comparu devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes et n'ait exposé au Comité les motifs justifiant le versement de telle somme. Le Comité fait rapport à la Chambre de sa recommandation à ce sujet.

(4) Au moment de conclure une entente en vertu du paragraphe (1), le ministre prend en considération la recommandation du Comité.»

Sur quoi un débat s'ensuit.

Michel Guimond propose le sous-amendement suivant,—Qu'au paragraphe (3), après «au paiement d'une somme quelconque à une personne, à moins que cette personne», les mots suivant soient ajoutés:

«ou toute autre personne pouvant, de l'avis du Comité, témoigner d'une manière pertinente»

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté:

POUR

Jim Gouk	Dick Harris
Michel Guimond	Paul Mercier—(4)

CONTRE

Raymond Bonin	Raymond Lavigne
Joe Fontana	Anna Terrana—(5)
Charles Hubbard	

Dick Harris moved,—That Clause 10 be amended by striking out lines 27 to 31, on page 3, and substituting the following therefor:

- “(a) any loss of profit,
- (b) any fee paid for the purpose of lobbying a public office holder, within the meaning of subsection 2(1) of the Lobbyists Registration Act, or
- (c) expenses incurred after October 5, 1993.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: YEAS:4; NAYS:5.

And the question being put on Clause 10, it was carried on the following recorded division:

YEAS

Raymond Bonin
Joe Fontana
Charles Hubbard

Raymond Lavigne
Anna Terrana—(5)

NAYS

Jim Gouk
Michel Guimond

Dick Harris
Paul Mercier—(4)

On Clause 11

By unanimous consent, Michel Guimond moved,—That Clause 11 be amended:

(a) by striking out line 36, on page 3, and substituting the following therefor:

“11. (1) The Governor in Council may, by or—”; and

(b) by adding immediately after line 2, on page 4, the following:

“(2) An order made by the Governor in Council under subsection (1) shall be laid before the House of Commons not later than the fifth sitting day of the House of Commons after it is made.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 11, as amended, it was carried.

Clause 12 carried.

Clause 1 carried.

The Schedule, Parts I, II and III carried.

The Title carried.

And the question being put:

Shall the Bill, as amended, carry?

It was carried on the following recorded division:

YEAS

Raymond Bonin
Joe Fontana
Charles Hubbard

Raymond Lavigne
Anna Terrana—(5)

NAYS

Jim Gouk
Michel Guimond

Dick Harris
Paul Mercier—(4)

Dick Harris propose,—Que l'article 10 soit modifié en remplaçant les lignes 22 à 26, à la page 3, par ce qui suit:

«être versées au titre des profits non réalisés, des sommes versées pour lobbyisme auprès des titulaires d'une charge publique, au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes ou des dépenses encourues après le 5 octobre 1993, à l'égard d'un accord.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 4.

L'article 10, mis aux voix, est adopté:

POUR

Raymond Bonin
Joe Fontana
Charles Hubbard

Raymond Lavigne
Anna Terrana—(5)

CONTRE

Jim Gouk
Michel Guimond

Dick Harris
Paul Mercier—(4)

Article 11

Avec le consentement unanime, Michel Guimond propose,—Que l'article 11 soit modifié:

a) en remplaçant la ligne 30, à la page 3, par ce qui suit:

11. (1) Le gouverneur en conseil peut, par dé—;

b) en ajoutant après la ligne 37, à la page 3, ce qui suit:

«(2) Le décret visé au paragraphe (1) est déposé devant la Chambre des communes dans les cinq premiers jours de séance suivant sa prise.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 11, modifié, est mis aux voix et adopté.

L'article 12 est adopté.

L'article 1 est adopté.

L'annexe, les parties I, II et III sont adoptées.

Le titre est adopté.

Le président pose la question:

Le projet de loi, modifié, est-il adopté?

Le projet de loi est adopté:

POUR

Raymond Bonin
Joe Fontana
Charles Hubbard

Raymond Lavigne
Anna Terrana—(5)

CONTRE

Jim Gouk
Michel Guimond

Dick Harris
Paul Mercier—(4)

ORDERED,—That the Chairman report Bill C-22, An Act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport, as amended, to the House.

At 10:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

IL EST ORDONNÉ,—Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi C-22 modifié, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson.

À 10 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Santosh Sirpaul

Ellen Savage

Clerks of the Committee

Les greffières du Comité

Santosh Sirpaul

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, June 9, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 9 juin 1994

• 0937

The Chairman: Good morning, colleagues. We will begin this process. We may have a vote later on this morning, and it would be nice if we could tie all this up and not have to come back here or be interrupted by a vote.

The transport committee resumes consideration of Bill C-22, an act respecting certain agreements concerning the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport.

Jean Desmarais and Jacques Pigeon are with us from the Department of Transport. Welcome, gentlemen. Thank you for being with us this morning. In case there are any questions that arise of a technical nature on the bill, you're here to provide us with answers.

Mr. Guimond, do you have a question?

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): I have a motion.

The Chairman: Yes, sir, copies have been distributed to all members.

Mr. Guimond: Before presenting the motion,

j'aimerais que la greffière me dise si les invitations à comparaître ont été transmises à M. Peter Coughlin, à l'honorable Otto Jelinek et au sénateur Leo Kolber. Nous avons convenu qu'elle allait communiquer avec eux. J'aimerais savoir si elle a communiqué avec eux par lettre. J'aimerais que les lettres d'invitation soient déposées.

The Chairman: I have a message here from the clerk of the legislative committee. She writes that as instructed by the standing committee at its last meeting, certain witnesses were contacted. Senator Kolber declined to appear.

Just by way of information, while we are on the subject of Senator Kolber, Mr. Guimond, there are procedural rules when a committee of the House of Commons calls a senator. We have to literally go through the House of Commons and make application through the House for it to clear before the Senate releases a senator to come before the House of Commons committee. It's a very technical procedure.

Mr. Peter Coughlin, president of Claridge, declined to appear, stating he would be out of the country on yesterday's date. Mr. Herb Metcalfe told us that he was already out of the country, so he wasn't able to appear. Otto Jelinek was another one that you requested. Three phone calls were made to his home—he didn't respond—but later that same day he finally called back and said he regretted not being able to come. So a second attempt was made to invite the witnesses that you hoped would come before this committee, and they declined.

• 0940

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Is an analogy involving a sinking ship appropriate in this instance?

Le président: Bonjour mes chers collègues. Commençons. Il se peut qu'il y ait un vote plus tard ce matin et ce serait plus pratique si nous pouvions en finir avec cela et ne pas avoir à revenir ici ou à nous interrompre à cause du vote.

Le Comité permanent des transports reprend l'étude du projet de loi C-22, loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson.

Jean Desmarais et Jacques Pigeon du ministère des Transports se sont joints à nous. Messieurs, bienvenue. Merci d'avoir accepté d'être des nôtres ce matin. Au cas où des questions de nature technique seraient soulevées lors de notre examen du projet de loi, vous êtes ici pour nous fournir les réponses.

Monsieur Guimond, avez-vous une question à poser?

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): J'ai une motion.

Le président: Oui, monsieur, des copies ont été distribuées à tous les membres du Comité.

M. Guimond: Avant de présenter la motion,

I would like the clerk to tell me if invitations to appear have been sent to Mr. Peter Coughlin, to the honorable Otto Jelinek and to senator Leo Kolber. We had agreed that she was going to contact them. I would like to know if she has written them a letter. I would like those letters to be tabled.

Le président: J'ai ici un message de la greffière du Comité législatif dans lequel elle dit que, conformément aux instructions du Comité permanent lors de sa dernière réunion, elle a pris contact avec certains témoins. Le sénateur Kolber a refusé de comparaître.

Pour votre information, monsieur Guimond, et puisque nous parlons du sénateur Kolber, je vous signale que certaines règles de procédure s'appliquent lorsqu'un comité de la Chambre des communes convoque un sénateur. Il faut littéralement que nous passions par la Chambre des communes et que nous présentions une demande à la Chambre pour obtenir son approbation avant que le Sénat autorise un sénateur à comparaître devant un comité de la Chambre des communes. C'est une procédure très technique.

M. Peter Coughlin, président de Claridge, a refusé de comparaître, en disant qu'il serait à l'étranger à compter d'hier. Quant à M. Herb Metcalfe, il nous a fait savoir qu'il était déjà à l'étranger et qu'il lui était donc impossible de comparaître. Vous aviez également demandé que comparaisse Otto Jelinek. On a appelé trois fois chez lui—il n'a pas répondu—mais plus tard ce jour-là, il a finalement rappelé pour dire qu'il regrettait de ne pouvoir comparaître. On a donc essayé une nouvelle fois d'inviter les témoins que vous souhaitiez voir comparaître et ils ont refusé.

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Serait-il approprié en l'occurrence de faire une analogie avec un bateau en perdition?

[Texte]

The Chairman: Yes, but I think they forgot to jump off.

M. Guimond: Monsieur le président, je propose que les personnes suivantes soient citées à comparaître et à témoigner devant le Comité sur le projet de loi C-22: M. Peter Coughlin, l'honorable Otto Jelinek et le sénateur Leo Kolber.

The Chairman: Before I comment, does anybody else want to make a comment first?

Mr. Fontana (London East): The last time we dealt with this motion, I don't think there was any opposition to inviting these three people to come to give further evidence to this committee. How long can one wait to hear witnesses? I take it that all three of these people are declining to come.

The committee has been trying for the past three or four weeks to get the witnesses together. We've made accommodations for the subcommittee. There's no doubt that we want to have this bill before the Senate before the House breaks for the summer. When Mr. Guimond uses the term "summoned"—is that a legal or parliamentary term meaning that we are...?

Perhaps the clerk could define "summoned" for this committee.

The Chairman: Mr. Guimond, the motion you put before us is out of order because of the inclusion of Senator Leo Kolber. If you want to amend this motion and drop his name and then continue with this, or after some debate you may want to drop the whole idea... With Kolber on there it would have to take a different process, a different route.

M. Guimond: J'aimerais savoir en vertu de quel article du Règlement il nous est interdit de...

Pour répondre à la question du secrétaire parlementaire, *summons* veut dire une assignation à comparaître ou *subpoena*. Pour répondre à l'inquiétude du secrétaire parlementaire, habituellement, quand on assigne quelqu'un par *subpoena*, s'il est de bonne foi, il consent volontiers à témoigner. Permettez-moi de douter de la bonne foi des personnes que... Si on veut les citer à comparaître, c'est parce qu'il y a présomption de mauvaise foi. Je suis persuadé que mes collègues libéraux, comme moi, veulent en connaître davantage et veulent faire la lumière sur ce dossier-là.

Rappelez-vous le témoignage où on a littéralement fait rire de nous par Me Vineberg qui a lancé la balle dans le camp de M. Coughlin. M. Coughlin était représenté devant nous par Me Vineberg.

The Chairman: I have two points. First, the chair recognized the requests of the opposition in the first instance to invite the list of witnesses that were presented to us. Some of them decided they would come, but most declined.

The opposition came forward again and asked that particular witnesses be summoned, and at that last meeting—you can correct me if I'm wrong, Mr. Guimond—you agreed that instead of summoning, another request from the chairman

[Traduction]

Le président: Oui, mais je pense qu'ils ont oublié de sauter par-dessus bord.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, I propose that the following be summoned to attend and give evidence before the committee on Bill C-22: Mr. Peter Coughlin, the Honorable Otto Jelinek and Senator Leo Kolber.

Le président: Avant que j'intervienne, y a-t-il quelqu'un d'autre qui veuille d'abord prendre la parole?

M. Fontana (London-Est): La dernière fois que nous avons étudié cette motion, je ne pense pas que quelqu'un s'était opposé à ce que nous invitions ces trois personnes à venir témoigner à nouveau devant notre comité. Combien de temps faut-il attendre pour entendre des témoins? Je crois comprendre que ces trois personnes ont refusé de venir.

Depuis trois ou quatre semaines le comité essaie d'organiser la comparution des témoins. Nous avons accepté d'accueillir le sous-comité. Nous voulons, c'est clair, que ce projet de loi soit renvoyé au Sénat avant que la Chambre n'ajourne pour l'été. Lorsque M. Guimond utilise le mot «cité» est-ce au sens juridique ou parlementaire, signifiant que nous...?

La greffière pourrait peut-être définir le sens que l'on doit donner au mot «cité».

Le président: Monsieur Guimond, la motion que vous nous avez présentée est irrecevable car vous avez inclus le sénateur Leo Kolber. Si vous voulez modifier cette motion en retirant le nom de ce sénateur et continuer sur cette base, ou si, après discussion, vous voulez laisser tomber toute l'affaire... Si l'on inclus Kolber, il faut suivre une procédure différente, faire les choses différemment.

Mr. Guimond: I would like to know under which Standing Order we are forbidden to...

To answer the parliamentary secretary, summons means a summons to appear or a subpoena. Regarding the parliamentary secretary's concerns, usually, an individual who receives a subpoena will readily agree to appear as a witness if he is sincere. Let me say that I have my doubts about the sincerity of the people who... If we want to summon them to appear, it's because there is a presumption of bad faith. I am convinced that my liberal colleagues, like myself, want to know more about this and want to shed some light on this matter.

Remember when we literally became the laughing stock of Mr. Vineberg who threw the ball in Mr. Coughlin's camp. Mr. Vineberg was representing Mr. Coughlin before this committee.

Le président: J'ai deux choses à dire. Tout d'abord, la présidence a tenu compte des demandes de l'Opposition une première fois et a invité les témoins dont le nom apparaissait sur la liste qui nous a été présentée. Certains de ces témoins ont décidé de venir mais la plupart ont refusé.

L'Opposition est revenue à la charge et a demandé que l'on cite certains témoins à comparaître; à la dernière réunion—dites-moi si je me trompe, monsieur Guimond—vous avez convenu que, au lieu de citer les témoins à comparaître, il

[Text]

of the committee would be sufficient. Another attempt was made and again we were told that circumstances had them out of the country or they declined to appear. Now you're asking again that Jelinek and Coughlin come before the committee but this time be summonsed.

[Translation]

suffirait que le président du comité leur transmette une nouvelle demande. C'est ce qui a été fait et, encore une fois, on nous a dit soit qu'ils étaient à l'étranger soit qu'ils refusaient de comparaître. Vous demandez encore une fois que Jelinek et Coughlin comparaissent devant le comité mais cette fois-ci, vous voulez qu'on les cite à comparaître.

• 0945

The problem that we have, of course, is that Canadians have told us it was a bad deal. Canadians want this behind them. We have heard from the minister himself about the importance of Pearson being the economic engine, we have heard the importance of getting on with the job of keeping Pearson the hub of transportation and aviation for Canada and getting on with the job. To that effect, to begin a process of summonsing will protract, will prolong the work of this committee for the sake of the two or three witnesses you have requested.

Notre problème, évidemment, c'est que les Canadiens nous ont dit que c'était une mauvaise affaire. Ils veulent oublier l'affaire. Nous avons entendu le ministre lui-même nous dire que l'aéroport Pearson est un moteur économique important, qu'il fallait prendre les mesures nécessaires pour s'assurer qu'il demeure le pivot des transports et de l'aviation au Canada et progresser dans notre travail. Dans ce contexte, si l'on commence à vouloir citer des témoins à comparaître, cela prolongera les travaux de notre comité uniquement pour pouvoir entendre deux ou trois témoins que vous souhaitez voir comparaître.

To be totally frank, I wanted to know exactly... This is for the benefit of the media too, which has been a little bit confused as of late as to the principle of summonsing, and when we last did it as a House. Frankly, I could care less as to what Jelinek has to say, but if you request that we summons, we would summons Mr. Jelinek. Mr. Jelinek could still refuse to come. The procedure then moves from here to a request, first, from this committee by vote, that I carry a motion to the House of Commons and request the House of Commons to again order Mr. Jelinek to appear. Mr. Jelinek can again refuse to appear. At that point, the House of Commons would request Gus Cloutier to go armed with summons in hand and knock on Mr. Jelinek's door. That procedure, to that end, has only happened most recently in 1913. The guy still didn't appear and they threw him in jail.

En toute franchise, je voulais savoir exactement... Je dis cela également à l'intention des médias que toute la question de citer des témoins à comparaître a quelque peu déconcertés récemment et qui se demandent quand la Chambre a eu recours à ce procédé pour la dernière fois. Franchement, je me fiche de ce que Jelinek a à dire, mais si vous demandez que nous le citions à comparaître, nous citerons M. Jelinek à comparaître. M. Jelinek peut toujours refuser de venir. La procédure est la suivante: il y a tout d'abord une demande formulée par notre comité et sanctionnée par un vote, puis je transmets une motion à la Chambre des communes la priant d'ordonner encore une fois à M. Jelinek de comparaître. M. Jelinek peut, encore une fois, refuser de comparaître. C'est alors que la Chambre des communes demandera à Gus Cloutier d'aller frapper à la porte de M. Jelinek avec la citation en main. La dernière fois que l'on a eu recours à cette procédure, c'est en 1913. Le gars en question a encore refusé de comparaître et on l'a mis en prison.

There has been a situation where, I think it was in 1991, Herb Gray, as part of the justice committee, had summonsed a particular witness and that witness appeared, so there was no need to go to the level of the House and then beyond the House to somewhere else and then Gus and all the rest of it.

Il y a eu aussi un cas, je pense que c'était en 1991, où Herb Gray, qui faisait partie du Comité de la Justice à citer un témoin à comparaître; étant donné que ce témoin s'est plié à cet ordre, on n'a pas eu besoin de s'adresser à la Chambre ni à d'autres instances, ni d'avoir recours à Gus et ainsi de suite.

So you could imagine that going through this process would take some time. We will not have concluded our business on this bill by the summer break. That means the earliest we could deal with it again would be September 20 or in that week of September 20. It would be an incredible waste of time, I think, Michel, in what Canadians are asking us to do. I would hope that... Of course, my ultimate hope would be that Michel Guimond would withdraw the motion altogether and let's just get on with this, finish it, wrap this up and let's get on with the business of seeing Pearson Airport remain economically viable as the engine for southern Ontario and continue being the aviation hub for Canada.

Comme vous pouvez l'imaginer, toutes ces étapes prendraient du temps. Si nous y avons recours, nous ne conclurons pas notre examen de ce projet de loi avant la pause de l'été. Cela signifie que le plus tôt où nous pourrions y revenir serait le 20 septembre ou dans le courant de la semaine du 20 septembre. Ce serait une énorme perte de temps, je pense, Michel, étant donné ce que les Canadiens nous ont demandé de faire. J'ose espérer que... Bien sûr, ce que j'espère finalement c'est que Michel Guimond retirera tout simplement la motion et que l'on pourra procéder, en finir, et nous assurer que l'aéroport Pearson demeure le moteur économiquement viable du Sud de l'Ontario ainsi que le pivot de l'aviation au Canada.

Mr. Guimond: I would like to make two comments, Mr. Chairman.

M. Guimond: J'aimerais faire deux observations, monsieur le président.

[Texte]

Premièrement, vous dites que, si les trois témoins refusent de se soumettre au *subpoena*, on est obligés de prendre un vote ici, en Comité, et de retourner devant la Chambre. Vous faites un exercice qu'honnêtement je ne fais pas, monsieur le président. Lorsque je plaçais en droit et que je représentais des témoins de la partie adverse, je présumais que ces témoins me disaient la vérité jusqu'à ce que je sois capable de prouver le contraire.

Lorsque vous me dites qu'on va être obligés de les assigner ou d'envoyer Gus Cloutier les chercher, cela veut dire que vous présumez que ces gens-là vont refuser de répondre à ce *subpoena*. Donc, vous présumez que ces gens-là sont de mauvaise foi. Vous savez peut-être des choses que je ne sais pas. Si ces personnes-là n'ont rien à cacher, pourquoi ne viennent-elles pas devant nous?

Vous dites que les Canadiens ont hâte d'en finir. Les Canadiens et les Québécois que nous représentons ici nous disent, lorsqu'on va dans nos comtés: Êtes-vous en mesure, étant donné qu'il y a possibilité d'indemnités... Les indemnités pourront être zéro, comme le ministre nous l'a dit, mais étant donné qu'il y a possibilité que des deniers publics soient engagés, les Canadiens nous demandent, et je suis persuadé que les gens des médias veulent la même chose, de faire la lumière sur toute cette histoire.

[Traduction]

First, if the three witnesses refuse to answer the "subpoena", you are telling us that the committee has to vote on the issue before turning the matter over to the House. Mr. Chairman, to tell you the truth, you are going through an exercise which I do not follow. When I was in court, representing witnesses for the defence, I used to assume that these witnesses were telling me the truth until I could prove the contrary.

When you tell me that we will have to summoned them or to send Gus Cloutier to get them, it means that you assume that these people are going to refuse to answer the "subpoena". Therefore, you assume that these people are acting in bad faith. Perhaps you know things that I don't know. If these people have nothing to hide, why do they refuse to come before us?

You say that Canadians want to put this behind them as quickly as possible. In our ridings, Canadians and Quebecers we represent tell us: Can you, given the fact that compensation is possible... Compensation might be zero, as the Minister stated, but given the fact that public funds might be involved, Canadians are asking us, and I am sure that the media want the same thing, to go to the bottom of this whole matter.

• 0950

Je répète: Relisez l'interrogatoire que j'ai fait à l'endroit de Me Vineberg. Je demande à mes collègues, qui ont prêté serment d'office, si ce sont des réponses qui les satisfont et s'ils sont persuadés qu'on a fait toute la lumière sur ce dossier-là. C'est mon premier commentaire. Je présume que ces personnes-là sont de bonne foi, mais je peux vous dire qu'il y a forte présomption de mauvaise foi.

Deuxièmement, il y a possibilité que cela ne coûte rien. Je répète, si cela peut rassurer le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, que je n'ai aucunement l'intention de faire une certaine forme de *filibuster*. Ce n'est absolument pas cela. Je ne comprends pas qu'on veuille éviter la question et se priver de témoignages intéressants, étant donné qu'il y a possibilité que l'indemnité soit zéro et que cela ne coûte rien aux contribuables, parce que tout cela est gelé.

The Chairman: All right. Without getting into a debate, in answer to your question, it was a worst-case scenario. Even if we just go with the summoning process, it will take at least another week.

Mr. Guimond: They could accept next week?

The Chairman: Yes, they could, but it would take another week, plus we still have to go through the process of clause-by-clause, and we still have to go to the process of introducing it in the House of Commons. I'm just afraid that we may run out of time. I frankly don't want to do that.

Contrarily, too, Michel, I believe that you too are making an assumption that Canadians want to know what Jelinek or Coughlin or even Bill Neville think of this job. I frankly disagree with that, but that's between you and me.

Again, I invite you to review my line of questioning to Mr. Vineberg. And I ask my colleagues, who have taken an oath of office, if they are happy with these answers and if they are convinced that we have been to the bottom of this whole matter. That was my first comment. We can assume that these people are sincere, but I can tell you that there is a strong presumption of bad faith.

Secondly, it might cost us nothing. Again, and I say this to reassure the parliamentary secretary of the Minister of Transport, this is not a filibuster, not at all. I don't understand why we would want to avoid this issue and not hear these interesting witnesses, when there is a possibility that the compensation be nil which means no cost to the taxpayers, because everything is frozen.

Le président: Très bien. Je ne veux pas vous relancer la balle, mais il s'agissait du pire scénario. Même si nous avons seulement recours à la procédure de citation à comparaître, cela va prendre encore une semaine au moins.

M. Guimond: Serait-il d'accord pour la semaine prochaine?

Le président: Oui, mais il nous faudrait une autre semaine en plus de cela, sans compter qu'il nous reste encore l'étude article par article après quoi il faudra présenter le projet de loi à la Chambre. Je crains que nous ne manquions de temps. Très honnêtement, je n'ai pas envie de faire cela.

D'un autre côté, Michel, j'ai l'impression que vous partez du principe que les Canadiens veulent savoir ce que Jelinek ou Coughlin, ou même Bill Neville pensent de tout cela. Franchement ce n'est pas mon avis, c'est entre nous deux.

[Text]

I want to take one more intervention from Dick, and then I'm going to put. . . First this has to by unanimous consent be withdrawn, and then you'd have to reintroduce it by scratching off Kolber's name if you want to go through a motion of. . .

Mr. Guimond: But I ask for the proof—

The Chairman: Yes, sure. Why don't we have that shown to you by the clerk while we entertain Dick's line, then we can get to a vote. Mr. Harris?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Chairman, I just wanted to comment that as much as I would like to see these three witnesses appear as well, I think it's well to remember that Bill C-22 deals specifically with any kind of compensation to be paid. Any details regarding the suspected dirty politics, political dealings that went on behind closed doors, in my opinion is something that can be examined further.

Right now, we want to deal with how compensation should be paid, if any. We know it was a bad deal, we know that it was a secret deal, we know all the rotten things about the deal, perhaps, and there's probably more to know. But this bill deals with compensation, and I think that's where the focus should be.

Mr. Fontana: I couldn't agree more with what Mr. Harris said. Just let me add, too, that this bill formally does what Mr. Guimond, what the Reform Party, what the government and what Canadians have already been told would happen. We are cancelling the deal. This bill formally cancels a deal because we have to do it this way.

Far be it from me to want to protect a couple of Conservative people from coming, because I would love nothing better than to hear Mr. Jelinek or anybody else. Unfortunately, we've asked for the past month and a half for these people to appear, and they've declined. Now, if we're to hold up the whole of Canada to ransom because two or three people don't want to come before this committee, I think that's being irresponsible. I think we should get on with doing it.

The question of lobbying and the part that politics plays in making deals is going to be a subject of another bill. Mr. Harris said it appropriately: it's at that time that one uses the Pearson fiasco as proof positive that the system must change with respect to lobbying and so on and so forth. So we would agree, Mr. Chair.

• 0955

The Chairman: Thank you, Mr. Parliamentary Secretary.

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Monsieur le président, même si les témoins ne pouvaient venir qu'après l'adoption du projet de loi, ils pourraient encore éclairer le ministre pour l'application de l'article 10.

The Chairman: We could entertain that suggestion at our steering committee meeting.

M. Mercier: Non, non. Il ne me paraît pas correct de dire qu'on ne va pas les convoquer parce qu'il est probable qu'ils ne pourront pas venir avant l'adoption du projet de loi. Même s'ils ne venaient qu'après, leur éclairage pourrait être bon pour

[Translation]

Je vais donner la parole à Dick pour qu'il intervienne une dernière fois, après quoi je mettrai. . . Tout d'abord, nous devons obtenir le consentement unanime pour pouvoir retirer cette motion, après quoi vous pourrez la représenter, si vous le voulez, avec le nom de Kolber en moins. . .

M. Guimond: Mais j'ai demandé les. . .

Le président: Bien sûr. Pourquoi est-ce que la greffière ne vous les montre pas pendant que nous entendons ce que Dick a à nous dire, après quoi nous passerons au vote. Monsieur Harris?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur le président, je tenais simplement à dire que, bien que j'aimerais beaucoup moi-même entendre ces témoins, il ne faut pas oublier que le projet de loi C-22 traite spécifiquement du genre d'indemnité à verser. Tout le reste, les détails qui concernent les prétendues magouilles, les tractations politiques secrètes, peuvent, selon moi, faire l'objet d'un examen ultérieur.

Pour l'instant, nous voulons savoir comment nous allons payer ces indemnités, s'il faut en payer. Nous savons que c'était une mauvaise affaire, une affaire secrète. Nous en connaissons tous les détails sordides et il est possible que nous en ayons encore plus à découvrir. Mais ce projet de loi porte sur les indemnités et c'est sur cela, selon moi, que nous devons concentrer notre attention.

M. Fontana: Je suis entièrement d'accord avec ce que vient de dire M. Harris. J'ajouterai également que ce projet de loi se trouve à réaliser officiellement ce qu'on avait annoncé à M. Guimond, au Parti réformiste, au gouvernement et aux Canadiens, à savoir que nous annulons la transaction. Ce projet de loi annule une transaction parce que c'est que c'est ainsi qu'il faut s'y prendre.

Loin de moi l'idée de vouloir empêcher deux ou trois Conservateurs de comparaître parce que rien ne me ferait plus plaisir que de recueillir les propos de M. Jelinek ou d'autres. Malheureusement, cela fait déjà un mois que nous demandons à ces gens de comparaître et la moitié d'entre eux ont décliné notre invitation. J'estime donc qu'il serait irresponsable de notre part de mettre le Canada tout entier à rançon parce que deux ou trois personnes ne veulent pas comparaître devant ce comité. J'estime, pour ma part, que nous devons poursuivre nos travaux.

Toute la question du lobbying et le rôle que joue la politique dans les tractations commerciales fera l'objet d'un autre projet de loi. Comme M. Harris l'a si bien dit, c'est à ce moment-là que nous pourrions évoquer le fiasco de Pearson pour prouver, irrémédiablement, qu'il faut modifier tout ce qui touche au lobbying et au reste. Donc, monsieur le président, nous sommes d'accord.

Le président: Merci, monsieur le secrétaire parlementaire.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Mr. Chairman, even if the witnesses could only appear once the Bill has been passed, they could still enlighten the minister as regards the implementation of clause 10.

Le président: Nous pourrions étudier cette suggestion lorsque notre comité directeur se réunira.

Mr. Mercier: No, no. I don't think it is correct to say that we will not summon them because they might not show up before the Bill is passed. Even if they only came afterwards the light they would cast on the matter might help the minister in

[Texte]

l'application de la loi, notamment pour éclairer le ministre qui devra donner des indemnités éventuellement. On dit que si on ne peut pas les recevoir avant l'adoption du projet de loi, il ne faut pas les convoquer. Cet argument me semble mauvais, parce que même s'ils venaient après, leur éclairage pourrait encore être utile.

Mr. Fontana: The Senate can also do the same thing because they have to have committee hearings on it and that might be a place to . . .

The Chairman: Mr. Guimond, have you decided what you care to do with your motion?

Mr. Guimond: I will withdraw the name of the —

The Chairman: Just a moment, please. The whole motion must be withdrawn and then you can reintroduce it. We need unanimous consent for the motion to be withdrawn. Is there unanimous consent?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Guimond: I will now present two motions.

The Chairman: One at a time.

Mr. Guimond: The first is that the following be summoned to attend and give evidence before the committee on Bill C-22: —

Mr. Bonin (Nickel Belt): I have a point of order. I didn't give unanimous consent to withdrawing that motion.

The Chairman: Oh, I'm sorry. Can I ask again?

Mr. Bonin: I do not give unanimous consent. I'd like to vote on it and defeat it to get it over with.

The Chairman: What we're saying is technically we can't because the name on the bottom is a senator's name and it can't be included and it would be . . .

Mr. Bonin: Will we have to go through two motions because we can't deal with this one?

The Chairman: Do a quick two votes and we'll be . . . Do I have unanimous consent then?

Mr. Bonin: Yes, you have unanimous consent.

The Chairman: So the first motion, Michel.

M. Guimond: Il aurait mieux valu que vous ne donniez pas votre consentement.

Je propose que les personnes suivantes soient citées à comparaître et à témoigner devant le Comité sur le projet de loi C-22: M. Peter Coughlin et l'honorable Otto Jelinek.

Mr. Gouk: Mr. Chairman, on a point of clarification, is it necessary that this bill be held up in order to hear these witnesses, or could these witnesses be called irrespective of . . . ?

The Chairman: It says before the committee on Bill C-22.

Mr. Gouk: That's what it's relative to.

The Chairman: I think that would be more of a procedural thing we could deal with. If Mr. Guimond's idea is to even bring these witnesses forward after we've dealt with the bill at clause-by-clause, then he can bring that forward to a steering

[Traduction]

the implementation of the legislation since he is the one who will have to provide for the payment of compensation. Now, it is suggested that if they cannot appear before the Bill goes through, then that there is no need to summon them. As far as I am concerned this is a flawed argument, because even afterward, their testimonies would be helpful in casting some light on this matter.

M. Fontana: Mais le Sénat peut faire la même chose, parce qu'il a un comité qui va tenir des audiences à ce propos et ce pourrait être l'endroit . . .

Le président: Monsieur Guimond, avez-vous décidé de ce que vous voulez faire de votre motion?

M. Guimond: Je vais retirer le nom du . . .

Le président: Un instant, je vous prie. Vous devez retirer toute la motion, puis la reformuler. Pour le retrait de la motion, il nous faut le consentement unanime. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Guimond: Je vais à présent présenter deux motions.

Le président: Une à la fois.

M. Guimond: Je propose, tout d'abord, que les personnes suivantes soient citées à comparaître et à témoigner devant le comité sur le projet de loi C-22: . . .

M. Bonin (Nickel Belt): J'invoque le règlement. Il n'y a pas consentement unanime parce que je n'ai pas consenti au retrait de cette motion.

Le président: Excusez-moi. Puis-je reposer la question?

M. Bonin: Je n'ai pas donné mon consentement. Je veux que nous votions sur cette motion et qu'elle soit rejetée pour qu'on en finisse.

Le président: Eh bien, comme on l'a dit, cela est techniquement impossible parce que le nom qui apparaît en bas de liste est celui d'un sénateur et que nous ne pouvons pas le convoquer. . .

M. Bonin: Allons-nous devoir voter sur deux motions parce que nous ne pouvons pas agir sur celle-ci?

Le président: Nous voterons rapidement sur ces deux motions et après quoi nous . . . Alors, est-ce que j'ai le consentement unanime?

M. Bonin: Oui, vous l'avez.

Le président: Alors, quelle est votre première motion, Michel?

Mr. Guimond: It would have been better for you to withhold your consent.

I propose that the following be summoned to attend and give evidence before the committee on Bill C-22: Mr. Peter Coughlin and the Honourable Otto Jelinek.

M. Gouk: Aux fins de précision, monsieur le président, faut-il suspendre l'étude de ce projet de loi en attendant d'entendre ces témoins ou pourrait-on les convoquer indépendamment de . . . ?

Le président: Il est dit «à témoigner devant le comité sur le projet de loi C-22».

M. Gouk: Voilà donc le rapport.

Le président: Je pense que nous pouvons régler cela beaucoup plus sur le plan de la procédure. Si M. Guimond a dans l'idée de faire comparaître ces témoins une fois que nous aurons terminé notre examen article par article, alors il pourra

[Text]

[Translation]

committee meeting where we can decide what our next agenda item will be. If he wants to continue to do it, we can bring that up at a meeting of this committee and decide whether we continue to hear witnesses or... I'm not so sure on the procedure of being able to summons a witness on a bill if the bill's already been passed.

Mr. Guimond: I've checked that.

The Chairman: You can't, so I don't see any need. . . We'll drop that idea anyway.

We have a motion. Let's deal with the motion before us, which is to bring forward Coughlin and Jelinek.

Mr. Guimond: Is it possible to have a registered vote?

The Chairman: Yes, you certainly can have a recorded vote. Mr. Guimond has requested a recorded vote on the matter.

Mr. Guimond: Do I have to vote?

The Chairman: You don't have to, but it might be wiser to do so.

Mr. Guimond: I asked for a recorded vote.

Motion negatived: nays 6; yeas 3

• 1000

The Chairman: Do you have another motion, Mr. Guimond?

M. Guimond: Je propose, considérant la règle 858 de la *Jurisprudence parlementaire de Beausnes*. . .

The Chairman: Mr. Guimond, you might find it useful—

Mr. Fontana: What's going on here? I mean, what are we doing—

The Chairman: Mr. Fontana, there are procedures that have to be followed in committee. There's a line of procedure that has to be done. This is going to save us time. The clerk has prepared the motion in advance. Relax.

Mr. Fontana: Well, why can't they do their own research?

The Chairman: Because he didn't know, Joe, as you probably didn't once before, in your long. . .

Mr. Guimond: Is there a problem? Is this a democracy?

The Chairman: No problem. You have a motion. Go ahead, Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I'm still chairman, so I'm not going to inhibit you in committee.

Mr. Guimond: I probably will have a problem reading this, but I move that the committee report to the House recommending that a message be sent to the Senate requesting their honours to give leave to one of their members to attend and give evidence before the committee with respect to Bill C-22 regarding Pearson International Airport Agreements Act, in respect of rule 858 of Beausnes.

en saisir le comité directeur lors de sa réunion pour que nous puissions décider quel sera le prochain article de notre ordre du jour. Si c'est toujours son intention, on pourra en parler à la réunion de ce comité et décider si nous voulons continuer d'entendre des témoins ou... Je ne sais d'ailleurs pas s'il est possible de citer des témoins à comparaître sur un projet de loi si le projet de loi a déjà été adopté.

M. Guimond: J'ai vérifié.

Le président: C'est impossible, alors je ne vois pas la nécessité de... Nous allons abandonner cette idée.

Mais nous avons été saisis d'une motion visant à convoquer M. Coughlin et Jelinek, alors occupons-nous en.

M. Guimond: Peut-on avoir un vote nominatif?

Le président: Très certainement. M. Guimond vient de réclamer un vote par appel nominal.

M. Guimond: Dois-je voter?

Le président: Ce n'est pas nécessaire, mais je vous conseille de le faire.

M. Guimond: J'ai demandé un vote par appel nominal.

La motion est rejetée par six voix contre trois

Le président: Avez-vous une autre motion, monsieur Guimond?

Mr. Guimond: I move that, in keeping with the rule 858 of *Beausnes's Parliamentary Rules*. . .

Le président: Monsieur Guimond, vous trouverez peut-être utile. . .

M. Fontana: Que se passe-t-il? Que faisons-nous. . .

Le président: Monsieur Fontana, les comités doivent suivre la procédure. Nous devons respecter la procédure. Nous gagnerons du temps. La greffière a déjà rédigé la motion. Détendez-vous.

M. Fontana: Pourquoi ne peuvent-ils pas faire eux-mêmes leur recherche?

Le président: Et bien, Joe, parce qu'il n'était pas au courant, comme cela vous est probablement déjà arrivé. . .

M. Guimond: Est-ce qu'il y a un problème? Ne vivons-nous pas en démocratie?

Le président: Il n'y a pas de problème. Vous avez une motion à présenter. Allez-y monsieur Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

Le président: Je suis toujours président, et je ne vous mettrai pas de bâtons dans les roues.

M. Guimond: J'aurai peut-être du mal à lire la motion, mais je propose que le Comité recommande à la Chambre qu'un message soit envoyé au Sénat demandant aux honorables sénateurs de permettre à l'un d'eux de comparaître et de témoigner devant le comité qui étudie le projet de loi C-22, Loi sur certains accords concernant l'Aéroport international Pearson, conformément à la règle 858 de Beausnes.

[Texte]

The Chairman: I want to thank the clerk for her assistance in the motion.

We've heard the terms of the motion. In a nutshell, it asks that we as a committee go forward to the House of Commons and request that Mr. Kolber, a senator, come before this committee as a witness.

Mr. Guimond: I would ask, Mr. Chairman, for a recorded vote on this motion.

Motion negatived: nays 7; yeas 2

The Chairman: Thank you, colleagues. I would like to now continue with the order of the day as read at the beginning of the meeting. We will begin the clause-by-clause process.

Because it is a short title, according to Standing Order 75(1) we let clause 1 stand and bring it forward at the end of the clause-by-clause consideration.

Of course, if there is any confusion we have our officials, Mr. Desmarais and Mr. Pigeon, to answer any questions.

• 1005

Clauses 2 to 9 inclusive agreed to

On clause 10—*Agreements*

Mr. Gouk: Mr. Chairman, I have an amendment on clause 10. I move that clause 10 be amended by (a) striking out line 17 on page 3 and substituting the following:

approval of the Governor in Council and subject to subsections (3) and (4), enter

and (b) by striking out lines 33 to 35 on page 3 and substituting the following:

(3) Before the Minister may enter into an agreement under subsection (1) respecting a payment to any person, the person shall appear before the Standing Committee of the House of Commons on Transportation and present to the Committee the reasons why the payment should be made and the Committee shall report to the House of Commons its recommendations on the matter.

(4) In entering into any agreement under subsection (1) the Minister shall take into consideration the recommendations of the Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk. Because the two parts of this amendment are related, but the amendments are along different lines, I would ask for unanimous consent so that we can move the two at the same time, as they're related and both—

Mr. Gouk: It would seem that this would be the wise way to go, but I leave it to the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk. Could we have some comments, if any? Then we'll proceed with the vote.

Mr. Gouk: Just to speak to the motion, Mr. Chairman, the reason for this amendment is to bring some transparency into an action so that the decisions made by transport or the government relevant to this matter are in fact transparent and

[Traduction]

Le président: Je remercie la greffière d'avoir aidé à rédiger cette motion.

Nous avons entendu le libellé de la motion. Essentiellement, on y demande que notre Comité prie la Chambre des communes de demander au sénateur Kolber de comparaître devant notre Comité.

M. Guimond: Monsieur le président, je demande un vote par appel nominal.

La motion est rejetée par 7 voix contre 2

Le président: Je vous remercie, chers collègues. Nous poursuivons maintenant notre ordre du jour, tel qu'il a été lu au début de la séance. Nous allons maintenant commencer l'étude article par article du projet de loi.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, nous réservons l'article 1 puisqu'il porte sur le titre abrégé; nous y reviendrons à la fin de notre étude article par article.

Bien sûr, s'il y a confusion, les fonctionnaires, messieurs Desmarais et Pigeon, répondront à nos questions.

Les articles 2 à 9 inclusivement sont adoptés

Article 10—*Autorisation donnée au ministre*

M. Gouk: Monsieur le président, je propose un amendement à l'article 10. Je propose que l'article 10 soit modifié et a) en retranchant la ligne 13, page 3, et en la remplaçant par ce qui suit:

10.(1) sur réserve des paragraphes (3) et (4) et de l'autorisation du

et b) en retranchant les lignes 27 à 28, page 3, et en les remplaçant par ce qui suit:

(3) Le ministre ne peut conclure d'entente en vertu du paragraphe (1) relativement au paiement d'une somme quelconque à une personne, à moins que cette personne n'ait comparu devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes et n'ait exposé au Comité des motifs justifiant le versement d'une telle somme. Le Comité fera rapport à la Chambre de sa recommandation à ce sujet.

(4) Au moment de conclure une entente en vertu du paragraphe (1), le ministre prend en considération la recommandation du Comité.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Étant donné que votre amendement comprend deux parties qui sont néanmoins reliées, je demande le consentement unanime du comité pour que ces deux amendements soient proposés en même temps.

M. Gouk: Il me semble que ce serait en effet préférable, mais je m'en remets au comité.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Y a-t-il des remarques? Je mets la question aux voix.

M. Gouk: Si je peux me permettre, monsieur le président, je présente cet amendement afin de m'assurer que les décisions prises par le ministère des Transports et le gouvernement relativement à ce dossier soient transparentes, pour éviter tout

[Text]

so that there is or could be no suggestion that there was further collusion. We have little transparency on the process and little transparency on the rejection of what the deal was, because we have not gotten the witnesses we asked for.

There has been no tabling of a specific report investigating this matter, and this would be the first chance for this committee and in fact for the government to bring some transparency for this deal so that the Canadian people can see why any payments—if they are made—are in fact being made.

• 1010

Mr. Fontana: I can understand what the proposer of the amendment is trying to accomplish, but I think two things ought to be highlighted. Yesterday in the House your colleague, Mr. Harris, asked the minister if in fact there were opportunities of making the final agreement—if one is reached and if any compensation is even made—how will the transparency and accountability be held?

I think the minister indicated there's a number of checks and balances in the system, like the Auditor General. He indicated he would be prepared to make available what he legally could to the public upon getting some advice about the whole agreement, not only on the payments to be made. As to the Auditor General, he in fact reports to Parliament and thereby to the Canadian people. That is transparency.

I understand what you're trying to get at, except it would seem to me if we adopted this amendment, this committee would probably be meeting for the next several weeks and months looking at invoices and trying to make a determination as to whether or not it believed they were legitimate expenses. That's exactly what the negotiator is doing now on behalf of the government—looking at bona fide invoices to make sure no lobbying fees are being paid and there are no lost profits or opportunities, but each invoice is a legitimate, out-of-pocket expense.

That process is ongoing. If Mr. Gouk is now suggesting the negotiators stop doing that and the committee start doing that, I think that's going to be a bit of a problem. If he's worried about transparency and accountability, the system provides for that. The Auditor General could upon final resolution of the negotiations, if any compensation is paid, request the document be made available to Parliament or to the public, if it can be. That's what will ultimately show transparency and accountability to the people of Canada through the cabinet, the elected representatives and Parliament.

The Chairman: We'll have a response from Mr. Gouk and then a subamendment from Mr. Guimond.

Mr. Gouk: I understand the concern raised, but it is not my intention for the committee to replace the negotiating or the accounting people who are going through this. Rather the committee should be the conduit through which these claims pass. The committee would then be able to hear testimony from the people who have claims about the validity of their claims. The paperwork would still obviously be done by someone other than this committee, as in fact it's being now. We would simply be the conduit through which these claims would flow. That is where we would get our transparency.

[Translation]

soupçon de collusion. Jusqu'à présent, le processus a été peu transparent; nous n'avons même pas pu entendre les témoins que nous avions convoqués.

Aucun rapport portant précisément sur cette question n'a été déposé. Mon amendement permettrait à notre Comité et au gouvernement d'assurer une certaine transparence à cette affaire afin que la population canadienne sache pourquoi les versements sont faits—s'il y a lieu.

M. Fontana: Je comprends l'objectif que vise le parrain de cet amendement, mais je me dois de souligner deux choses. Hier, à la Chambre, votre collègue, M. Harris, a demandé au ministre s'il prévoyait transparence et reddition de comptes dans l'éventualité où une entente sur le versement d'une indemnité était signée.

Le ministre a dit que le système prévoit divers mécanismes de contrôle, notamment le vérificateur général. Il s'est dit disposé à rendre publics tous les documents qui pourraient l'être en vertu de la loi, et pas seulement ceux portant sur un versement d'indemnité. Le vérificateur général, ne l'oublions pas, fait rapport au Parlement et, par conséquent, à la population canadienne. Le processus est donc transparent.

Je vois où vous voulez en venir, mais il me semble que, si nous adoptons cet amendement, le comité devra siéger pendant plusieurs semaines, sinon plusieurs mois, pour examiner toutes les factures et tenter de déterminer quelles dépenses sont légitimes ou non. C'est exactement ce que fait le négociateur actuellement au nom du gouvernement—il examine les factures en bonne et due forme pour s'assurer qu'aucun montant ne sera versé au titre de profits non réalisés ou de sommes versées à des lobbyistes, et que chaque facture représente une dépense légitime pour être remboursable.

C'est un processus constant. Si M. Gouk laisse entendre que notre comité devrait s'acquitter des tâches du négociateur, eh bien s'il le fait cela va poser un problème. Il tient à la transparence et à la reddition de comptes; c'est ce que le système prévoit. À l'issue des négociations, si une indemnité est versée, le vérificateur général pourra demander que certains documents soient mis à la disposition du Parlement ou du public, s'il y a lieu. C'est ainsi qu'on assurera la transparence et qu'on rendra des comptes à la population canadienne, par l'entremise du cabinet, des élus et du Parlement.

Le président: Nous entendrons la réponse de M. Gouk, puis, M. Guimond présentera un sous-amendement.

M. Gouk: Je comprends votre préoccupation, mais mon objectif n'est pas de faire faire le travail du négociateur par le comité. Le comité devrait plutôt être l'intermédiaire auquel toute réclamation devrait être adressée. Le comité pourrait alors entendre le témoignage de ceux qui réclament une indemnité et déterminer si leur demande est valide. De toute évidence, ce n'est pas le comité qui s'occupera de la paperasserie; ce n'est d'ailleurs pas le cas actuellement. Nous pourrions cependant examiner la demande d'indemnité. C'est ainsi qu'on assurerait la transparence.

[Texte]

The Chairman: How long do you think that process would take?

Mr. Gouk: No longer than it's taking through the current process. We would simply be a different conduit than what is currently being used. We would be one that has a cross-section of representation, from both the government and the Canadian people, so the Canadian people could in fact see justice has been done on this.

The Chairman: That's not to suppose if it weren't for your amendment that would never happen. As we're aware, the Auditor General will have the opportunity in the end, of course, to go for that. So that process does become transparent anyway.

Mr. Gouk: He'll only have that insofar as what has been gathered. It will be out of the hands of the committee to be able to bring forward the people who are making these claims to hear what their justification for those claims is. With a bunch of bills submitted to an accountant and then a report later that this bill was deemed justified on the basis of the invoice itself—the billing receipt—there is absolutely no transparency whatsoever.

The Chairman: Mr. Guimond, you had a subamendment.

M. Guimond: Étant donné que le secrétaire parlementaire nous demande d'accélérer les choses, au lieu de présenter une motion, je vais vous soumettre le sous-amendement suivant.

Dès le départ, je dois vous préciser que nous sommes favorables à l'amendement proposé par M. Gouk, cela pour une raison bien simple: nous avons un amendement semblable. À cet égard, je vous réfère au témoignage du ministre des Transports de la semaine dernière.

[Traduction]

Le président: Combien de temps d'après vous durerait ce processus.

M. Gouk: Probablement plus de temps que le processus actuel. Ce serait un processus parallèle à celui qui a déjà été amorcé. Notre comité pourrait entendre tout un échantillonnage de représentants du gouvernement et de la population canadienne de façon à garantir aux Canadiens que tout versement se fait équitablement.

Le président: Cela ne signifie pas que les versements éventuels ne seront pas faits équitablement si votre amendement n'est pas adopté. Nous savons tous que le vérificateur général les examinera lorsque les négociations seront terminées. Le processus est transparent de toutes façons.

M. Gouk: Le vérificateur général ne pourra étudier que les informations qui ont été recueillies. Sans mon amendement, le comité ne pourra pas convoquer ceux qui demandent des indemnités, pour s'assurer que ces demandes sont justifiées. Des factures seront présentées à un comptable qui fera rapport sur la légitimité de ces réclamations en fonction des factures; tout cela n'est pas très transparent.

Le président: Monsieur Guimond, vous avez un sous-amendement.

Mr. Guimond: Since the Parliamentary Secretary wants us to hurry along, instead of introducing a motion, I will move the following subamendment.

To start off, I must point out that we are in favour of Mr. Gouk's amendment for the very simple reason that we had a similar amendment. I now refer you to last week's testimony by the Transport Minister.

• 1015

The Chairman: Can we have the subamendment first, then we can go into comments?

Mr. Guimond: Okay.

The Chairman: Thanks.

M. Guimond: Voici mon sous-amendement. Je propose qu'au paragraphe 10(3), on ajoute les termes. . . Je me base sur l'amendement qui a été présenté et qui se lit. . . Avez-vous le texte de l'amendement?

"Before the Minister may enter into an agreement under subsection (1) respecting a payment to any person, the person"—and I add the terms following, which is my subamendment—"or any other person who shall give relevant evidence in the opinion of the committee".

En français, le paragraphe (3) tel que libellé dans l'amendement du Parti réformiste se lit ainsi:

(3) Le ministre ne peut conclure d'entente en vertu du paragraphe (1) relativement au paiement d'une somme quelconque à une personne, à moins que cette personne. . .

Ici j'ajoute:

ou toute autre personne pouvant, de l'avis du Comité, témoigner de manière pertinente.

Le président: Pourriez-vous d'abord nous lire le sous-amendement? Nous passerons ensuite aux remarques.

M. Guimond: Très bien.

Le président: Merci.

Mr. Guimond: Here is my sub-amendment. I move that the following words be added to paragraph 10(3). My sub-amendment is based on the amendment that has just been moved and which reads. . . Do you have the text of the amendment?

Le ministre ne peut conclure d'entente en vertu du paragraphe (1) relativement au paiement d'une somme quelconque à une personne, à moins que cette personne—et j'ajoute ici les mots suivants qui constituent mon sous-amendement—ou toute autre personne pouvant, de l'avis du comité, témoigner de manière pertinente.

In French, sub-section (3) in the Reform Party's amendment reads as follows:

(3) Before the Minister may enter into an agreement under subsection (1) respecting a payment to any person, the person. . .

Here I would add:

"or any other person who shall give relevant evidence in the opinion of the committee".

[Text]

Le reste du texte de l'amendement au paragraphe (3) reste le même.

Mes commentaires, monsieur le président, j'ai commencé à les formuler. Nous avions un amendement semblable. Rappelez-vous la question que j'ai posée au ministre des Transports lorsqu'il a comparu devant nous: À tout le moins, monsieur le ministre, avant de signer le chèque, pourriez-vous accepter que le Comité puisse se pencher sur l'envergure de la réclamation? C'est sûr que si c'est zéro, cela ne sera pas long, mais permettez-moi de douter que cela va être zéro. On aurait pu se prononcer et entendre des témoins pour leur demander de se justifier devant nous, qui sommes les élus, qui sommes les représentants des contribuables du Canada et du Québec. C'est dans ce sens-là que je déposais cet amendement.

Le ministre conserve son pouvoir discrétionnaire lorsqu'on lit le paragraphe (4) de l'amendement du Parti réformiste:

(4) Au moment de conclure une entente en vertu du paragraphe (1), le ministre prend en considération la recommandation du Comité.

Pour terminer, monsieur le président, avec respect, vous et le ministre avez mentionné certaines choses au sujet de vérificateur général. Vous conviendrez avec moi, monsieur le président et membres du Comité, que le vérificateur général procède à des vérifications après coup, après les faits, tandis que cet amendement est davantage d'ordre préventif. Avant de signer le chèque, avant de dépenser les taxes des citoyens et des citoyennes, on devrait pouvoir se prononcer et non se replier sur le processus du vérificateur général.

Soyez assurés que je ne remets pas en question l'intégrité, la compétence et la probité de M. Desautels, le vérificateur général du Canada, au contraire, mais il ne fera que regarder après coup ce qui se sera produit.

The Chairman: Thank you. Mr. Fontana, then Mr. Harris.

Mr. Fontana: I understand what Mr. Guimond and Mr. Gouk are trying to achieve by way of the subamendment and the amendment. They talk a lot about transparency, they talk a lot about accountability.

The question that remains is, whether or not you do it through this bill, through this committee, or you use the systems and procedures that are in place in our democratic parliamentary system, it would seem to me the subamendment again tries to do through the back door what the Bloc wanted to do through the front door, and that was to have public hearing on whether or not this was a good deal. Now they want to talk about the invoices.

I think it should be clear that the bill is pretty specific. It gives the minister some discretion but it also ties the hands of the minister by saying no lost profits, no lobbying fees, no third party claims, the invoices have to be legitimate invoices that we are getting value for and in fact are what we're being invoiced.

[Translation]

The rest of the amendment to sub-section (3) would stay the same.

Here are my comments Mr. Chairman. As I have just said, we did have a similar amendment. You will recall the question I asked the Transport Minister when he appeared before our committee: before signing the check, Minister, would you agree to have the committee review the claim? Of course, if no payment is made, it wouldn't take long, but I doubt that no compensation will be paid. We could at least hear witnesses and ask them to justify their claims before us, the elected representatives of Canada and Quebec's taxpayers. That's why I wanted to move that amendment.

Sub-section (4) of the Reform Party's amendment still gives the Minister the discretionary power he needs:

(4) In entering into any agreement under sub-section (1), the Minister shall take into consideration the recommendations of the committee.

In closing, Mr. Chairman, and with all due respect, you and the Minister mentioned few things about the Auditor General. I think that the Chairman and members of the committee will agree that the Auditor General reviews things after the fact, whereas this amendment is more of a preventative nature. Before signing a check, before spending the taxpayers' money, we should be able to justify such a decision and not rely on the Auditor General only.

I am not questioning the integrity, the competence or the honesty of Mr. Desautels, Canada's Auditor General, on the contrary; however, he will only review the case after the fact.

Le président: Merci. Monsieur Fontana, puis, monsieur Harris.

M. Fontana: Je comprends l'objectif que vise MM. Guimond et Gouk avec cet amendement et ce sous-amendement. Ils ont beaucoup parlé de transparence et de reddition de comptes.

Il n'en reste pas moins que, que ce soit par le biais de ce projet de loi, par l'entremise de notre comité ou grâce aux systèmes et mécanismes prévus par notre système parlementaire démocratique, avec ce sous-amendement, on tente de faire adopter par la petite porte ce que le Bloc avait suggéré par la grande porte, à savoir qu'on tienne des audiences publiques sur l'opportunité de cette entente. Ils veulent maintenant qu'on parle de factures.

Pourtant, ce projet de loi est très précis. Il confère un pouvoir discrétionnaire au ministre, mais il l'oblige aussi à s'assurer qu'aucune somme ne sera versée au titre de profits non réalisés ou de sommes versées à des lobbyistes, qu'aucun tiers ne pourra présenter de demande d'indemnité, que les factures doivent être légitimes et que seules les dépenses légitimes seront remboursées, et ce, sur présentation de factures en bonne et due forme.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

The most important part of this whole bill is that it says that 30 days after proclamation, if there are no negotiations, there's a big goose egg paid to Pearson Development Corporation—zero, nothing. As of yesterday, the minister said there may not be anything paid.

So it would seem to me there are two items to take into account. Mr. Guimond should know that the public accounts committee, a standing committee of this Parliament, whose chair is from the Bloc Québécois, officially from the opposition in the House of Commons, can call any public accounts expenditure into account and do a full review of that transaction on behalf of the government.

The accountability rests with the minister, with the cabinet and with Parliament. I think the minister has indicated that, if possible, when the negotiations are completed, he will make public whatever he possibly can without breaching any legal or other requirements.

So I think accountability and transparency are in place, and rather than do it through the Auditor General, the public accounts committee, which is chaired by the Bloc, can in effect call those witnesses to find out whether or not the payments that were made were in fact justifiable.

Mr. Harris: Mr. Chairman, I just have a point of clarification. In the interest of the time of this committee, would it be appropriate or is it possible that if this amendment and subamendment were passed, this committee could in fact strict a subcommittee to handle the terms of that amendment, thereby not tying up the full committee. At the same time, I hope the subcommittee could work at the same pace as the auditors who are going over the invoices.

The Chairman: Procedurally you're dealing with about three different things this committee would have to resolve. For example, this committee would need to decide if this bill would no longer be in the hands of a full committee but rather a subcommittee of this committee. Frankly, the chair wouldn't allow it. We've been dealing with this bill and we've come this far; either we're going to allow it or not allow it.

It's a positive suggestion, but since this bill is being dealt with at full committee, I wouldn't be inclined to strike a subcommittee. I would respectfully suggest that a subcommittee wouldn't be struck to deal with a portion of a bill that the whole committee is seized with.

Mr. Gouk: I have just one quick point. Mr. Fontana sounds quite reasonable this morning and I appreciate that. The one area where I would differ is—

Mr. Fontana: Michel doesn't think so.

Mr. Gouk: —on the argument that there are government checks and balances and that the system works.

I would suggest that the system can fail. As witness to that, this agreement came through the system and was drawn up. Consequently I think it should now be more public and transparent and so should cancelling this to show that in fact the system does work when applied properly.

La disposition la plus importante de tout ce projet de loi est celle qui dit que s'il n'y a pas de négociation dans les 30 jours après l'entrée en vigueur de la loi, la Pearson Development Corporation ne recevra que du vent—rien du tout. Pas plus tard qu'hier, le ministre a dit qu'il était possible qu'aucune indemnité ne soit versée.

Il me semble donc qu'il y a deux choses à prendre en considération. M. Guimond sait dans doute que le Comité des comptes publics, un comité permanent de ce Parlement, dont le président est un député du Bloc Québécois, un député de l'opposition à la Chambre des communes peut, au nom du gouvernement, examiner à fond toute transaction qui occasionne une dépense de fonds publics.

La responsabilité incombe au ministre, au Cabinet et au Parlement. Je pense que le ministre a dit qu'après la fin des négociations il rendrait public tous les renseignements qu'il pourra divulguer sans contrevenir à ses obligations juridiques ou autres.

Alors, je pense que la responsabilité et la transparence existent, et au lieu de renvoyer la question au vérificateur général, le Comité des comptes publics, présidé par un député du Bloc, peut en fait convoquer ces témoins pour déterminer si les dépenses qui ont été faites se justifiaient ou non.

M. Harris: Monsieur le président, j'aimerais simplement avoir une précision. Afin de faire gagner du temps au comité et de ne pas accaparer tous ses membres, si cet amendement et ce sous-amendement sont adoptés, serait-il acceptable ou possible que le comité crée un sous-comité pour en étudier les modalités. En même temps, j'espère que ce sous-comité travaillerait au même rythme que les vérificateurs qui examinent les factures.

Le président: Sur le plan de la procédure, vous soulevez environ trois questions que le comité devra régler. Par exemple, notre comité devra décider si ce projet de loi sera dorénavant étudié par un sous-comité au lieu de l'être par tous les membres. Je vous le dis carrément: je ne le permettrai pas. Nous avons étudié ce projet de loi tous ensemble et nous avons fait de bons progrès; il faudra donc décider si nous permettrons cela ou non.

C'est une suggestion positive, mais comme le comité au complet étudie ce projet de loi, je pense que ce ne serait pas une bonne idée de créer un sous-comité. Sauf votre respect, je ne pense pas qu'un sous-comité sera créé pour traiter d'une partie du projet de loi dont est saisi le comité au complet.

M. Gouk: J'aimerais ajouter un mot si vous me le permettez. M. Fontana semble très raisonnable ce matin et je lui en suis reconnaissant. L'autre point sur lequel je ne suis pas d'accord est...

M. Fontana: Michel n'est pas de votre avis.

M. Gouk: ...l'argument selon lequel il existe des mécanismes de contrôle gouvernementaux et que le système fonctionne.

Je pense que le système peut avoir des défaillances. À preuve, cet accord qui a été rédigé est un produit du système. Par conséquent, je pense qu'il est temps d'être plus ouvert et plus transparent lorsque nous annulons cet accord pour montrer que le système peut effectivement fonctionner lorsqu'il est bien appliqué.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Mr. Guimond has a closing remark and then we can put it to a vote.

M. Guimond: Monsieur le président, je pense que vous voyez où se situe le nerf de la guerre.

En fait, l'accrochage porte tout simplement sur la grande discrétion que l'article 10 donne au ministre. Le paragraphe 10(1) se lit ainsi:

10.(1) Sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, le ministre peut, s'il le juge à propos, conclure. . .

Conclure quoi? Conclure «des ententes en vue du versement des sommes qu'il estime indiquées», que lui, dans son jugement ou selon les conseils de ses fonctionnaires, estime indiquées et sous réserve des conditions qu'il estime indiquées.

Le point d'accrochage se situe au niveau de cette trop grande discrétion laissée entre les mains du ministre. C'était le sens de l'amendement et de notre sous-amendement.

J'aurais une question à poser. Le secrétaire parlementaire a mentionné que le Comité des comptes publics, présidé par un de mes collègues. . . Il faudra voir quand il aura en main le rapport du vérificateur général une fois que les sommes auront été approuvées. C'est le problème de l'écoulement du temps. La question tombe dans la nuit des temps et est beaucoup moins pertinente que si elle était soumise immédiatement au Comité. C'est souvent une technique pour noyer le poisson.

• 1025

The Chairman: We are first going to thank Mr. Guimond, Mr. Harris and Mr. Gouk for their cooperation in putting the amendments together with the subamendment. We have concluded debate. We'll vote on the subamendment first.

Mr. Guimond: Recorded vote, please.

Subamendment negatived: nays 5; yeas 4

The Chairman: Now on the amendment, shall I call for the vote?

Mr. Gouk: You might as well make that recorded too.

The Chairman: You want a recorded vote, Mr. Gouk?

Mr. Gouk: Might as well, everything else has been.

Amendment negatived: nays 5; yeas 4

Mr. Harris: I'd like to propose an amendment to clause 10.

The Chairman: Another one?

Mr. Harris: Yes. I think it's time the Reform Party won a vote here. I'm sure you'll all agree with this one.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Harris: The amendment has been circulated, Mr. Chairman, but I will read it. I move that clause 10 be amended by striking out lines 27 to 31 on page 3 and substituting the following:

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Mr. Guimond aura le dernier mot et ensuite je mettrai la question aux voix.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, I think that you know what the bone of contention is.

In fact, the disagreement stems simply from the large discretion that clause 10 gives to the Minister. Paragraph 10(1) reads as follows:

10.(1) If the Minister considers it appropriate to do so, the Minister may, with the approval of the Governor in Council, enter into. . .

Enter into what? Enter into "agreements. . .to provide for the payment of such amounts as the Minister considers appropriate", that he, in his judgement or on the advice of his officials, considers appropriate and subject to the terms and conditions that he considers appropriate.

The disagreements concerns the too vast discretion given to the Minister. That was the reason for the amendment and our sub-amendment.

I would like to ask a question. The Parliamentary Secretary mentioned the Public Accouts Committee, chaired by one of my colleagues. . . We will have to see when the Auditor General's report is available once the amounts have been approved. The problem is the amount of time that will pass. The issue gets put off till the cows come home and becomes much less relevant than if it was submitted to the committee immediately. It is often a tactic to muddle the issue.

Le président: Tout d'abord, je remercie MM. Guimond, Harris et Gouk pour leur collaboration dans la rédaction des amendements et du sous-amendement. Le débat est terminé. Nous allons maintenant voter sur le sous-amendement.

M. Guimond: Je voudrais un vote inscrit.

Le sous-amendement est rejeté par 5 voix contre 4

Le président: L'amendement maintenant. Puis-je mettre la question aux voix?

M. Gouk: Autant avoir un autre vote inscrit.

Le président: Vous voulez un autre vote inscrit, monsieur Gouk?

M. Gouk: Ce serait aussi bien, puisque tous les autres l'ont été.

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4

M. Harris: J'aimerais proposer un amendement à l'article 10.

Le président: Un autre?

M. Harris: Oui. Je pense qu'il est temps que le Parti réformiste remporte enfin un vote ici. Je suis sûr que vous serez tous d'accord avec celui-ci.

Des voix: Oh, oh.

M. Harris: L'amendement a été distribué, monsieur le président, mais je vais le lire. Je propose que l'article 10 soit modifié en retranchant les lignes 21 à 26, page 3, et en les remplaçant par ce qui suit:

[Texte]

- (a) any loss of profit,
- (b) any fee paid for the purpose of lobbying a public office holder within the meaning of subsection 2(1) of the Lobbyists Registration Act, or
- (c) expenses incurred after October 5, 1993,

The Chairman: The change is at paragraph (2)(c), Mr. Harris?

Mr. Harris: The change is at (2)(c) and the word "or".

The Chairman: So it is "expenses incurred after October 5, 1993".

Mr. Harris: And the addition of the word "or" after paragraph (2)(b).

The Chairman: Oh, sorry, there's a line underneath that I neglected to see.

Did you want to speak to that before we call the vote?

Mr. Harris: Yes, I would, Mr. Chairman. I'd like to rationalize it.

It's my opinion that the day the leader of the Liberal Party, Mr. Chrétien, announced that should his party form the government, the Pearson deal would be cancelled, was on October 5, 1993. In my opinion and that of legal counsel, the Pearson Development Corporation was at severe risk by proceeding, knowing full well that statement had been publicly made. Therefore it's my opinion that no compensation of any kind should be considered after the date of that announcement.

The Chairman: I think we have a point of clarification from our parliamentary secretary.

Mr. Fontana: Well, I'd like the officials perhaps to comment. As I understand it, Mr. Harris, October 5 is the day the contract was actually signed.

Mr. Harris: No, it was October 7.

Mr. Fontana: You did, however, refer to October 5 as the day that Mr. Chrétien. . . I should point out for the record that on October 5 Mr. Chrétien did not say he would cancel the deal; he said he would review the deal on October 5.

Mr. Harris: Okay.

Mr. Fontana: But that was sufficient notice, and I think we've made this point—

Mr. Harris: Right.

Mr. Fontana: —sufficient notice to those people to beware and to postpone signing the deal until such time as the people have made their verdict on what government they wanted. So I understand the day of October 5, but I just needed to correct that.

[Traduction]

- a) être versées au titre des profits non réalisés,
- b) des sommes versées pour lobbyisme auprès des titulaires d'une charge publique, au sein du paragraphe 2(1) de la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes ou
- c) des dépenses encourues après le 5 octobre 1993, à l'égard d'un accord.

Le président: Alors l'amendement consiste à ajouter «des dépenses encourues après le 5 octobre 1993», monsieur Harris?

M. Harris: Oui et le mot «ou» qui précède l'ajout.

Le président: Alors il s'agit «des dépenses encourues après le 5 octobre 1993».

M. Harris: Et l'ajout du mot «ou» avant ce que vous venez de lire.

Le président: Oh, je m'excuse, je ne l'avais pas remarqué.

Avez-vous quelque chose à dire avant que nous passions au vote?

M. Harris: Oui, monsieur le président. J'aimerais l'expliquer.

À mon avis c'est le 5 octobre 1993 que le chef du Parti libéral, M. Chrétien, a annoncé que si son parti formait le prochain gouvernement, l'accord relatif à l'aéroport Pearson serait annulé. À mon avis, et de l'avis du conseiller juridique, la Pearson Development Corporation prenait un grave risque en allant de l'avant, sachant très bien que cette déclaration avait été faite publiquement. C'est pourquoi, à mon avis, aucune indemnité de quelque nature que ce soit ne doit être envisagée pour les dépenses encourues après la date de cette annonce.

Le président: Je pense que le secrétaire parlementaire voudrait apporter une précision.

M. Fontana: Eh bien, j'aimerais que les fonctionnaires nous disent ce qu'il en est. À ma connaissance, monsieur Harris, le 5 octobre est la date de la signature du contrat.

M. Harris: Non, c'était le 7 octobre.

M. Fontana: Cependant, vous avez dit que c'est le 5 octobre que M. Chrétien. . . Je me dois de dire, aux fins du procès-verbal, que le 5 octobre M. Chrétien n'a pas dit qu'il annulerait l'accord; le 5 octobre, il a dit qu'il examinerait l'accord.

M. Harris: D'accord.

M. Fontana: Mais c'était un avis suffisant, et je pense avoir déjà dit. . .

M. Harris: C'est exact.

M. Fontana: . . . que c'était un avis suffisant pour que les intéressés agissent avec prudence et retardent la signature de l'accord jusqu'à ce que la population se choisisse un gouvernement. Alors, je comprends pourquoi vous parlez du 5 octobre, mais je tenais simplement à apporter cette précision.

• 1030

Mr. Gouk and yourself asked all our witnesses the specific question on why they would expect anything to be paid. I believe Mr. Vineberg or someone, correct me if I am wrong, had said that \$6 million had been expended after the signing of the agreement, October 7—

Monsieur Gouk et vous-même avez demandé à tous nos témoins précisément pourquoi ils s'attendraient à toucher une indemnité quelconque. Je crois que M. Vineberg ou quelqu'un d'autre, reprenez-moi si je me trompe, a dit que l'on avait dépensé six millions de dollars après la signature de l'entente, le 7 octobre. . .

[Text]

Mr. Gouk: Matthews.

Mr. Fontana: —and Mr. Gouk has made that point very well. I just wondered, though, if we could have a position by the officials as to the relevancy of the 5th or the 7th in terms of how normal contracts work, once a contract had been signed.

Let's not forget the government of the day, notwithstanding the fact that they were told subliminally and more directly by the people of Canada that they were about to be tossed out, went ahead and signed the documents, so that the government was at risk. We know what happened to that party, the government—they got beat.

The other people on the other side of the table, Pearson Development Corporation, also signed knowing full well the risks at hand. I am just wondering from a legal standpoint when there is a legal signature by the Government of Canada and another party, what triggers...? Are those invoices?

Again, Mr. Harris, you talk about no expenses, I take it, after October 5 or 7; I wonder if we could just have a legal clarification from our officials.

The Chairman: Mr. Desmarais and Mr. Pigeon.

Mr. John Desmarais (Senior Adviser of Operations, Airports Group, Department of Transport): On the agreement, when it was signed on October 7 there was a requirement that the Pearson Development Corporation, or T1T2 Limited Partnership, start physical construction 30 days after assuming the property. That meant they had to proceed with design and get all their building permits within roughly 60 days. That is where they're claiming expenses. That was a requirement of the government.

Mr. Fontana: Could I just ask, though, whether those are legitimate expenses, in your mind, or are they part and parcel of what the minister has discretion to determine whether or not to do?

The Chairman: I don't know if these witnesses from the department can answer that question, whether they're legitimate or not. But go ahead.

Mr. Desmarais: I can't answer for the minister.

Mr. Fontana: I didn't say discretionary funds. I'm just saying legally, though, as opposed to everything that was spent before October 7, does it have any more legal authority than those invoices that come after October 7?

The Chairman: Maybe I can interrupt for a second. Our legal legislative counsel would maybe like to answer, as well.

Mr. Michael Clegg (Legislative Counsel): Mr. Chairman, I would like to make a comment that may clarify the legal status of expenditures under a contract.

After the contract was signed, at that point in time the signatories would be legally bound to comply with its terms. Whether or not they had to start on the 7th or the 8th or the 20th in order to complete their obligations within six weeks is a matter of business practice. Also, at the same time, as the committee members have pointed out, there was a political black cloud, in that the contract would be reviewed if the government were to change. However, the participants were, at that time, legally bound to comply with its terms.

[Translation]

M. Gouk: Matthews.

M. Fontana: ... et M. Gouk a très bien expliqué la chose. Je me demandais simplement, toutefois, si les fonctionnaires pourraient nous dire l'importance qu'a le 5 ou le 7 en fonction d'un contrat, une fois qu'un contrat a été signé.

N'oublions pas que le gouvernement d'alors, bien qu'il se soit fait dire inconsciemment et plus directement par la population canadienne qu'elle allait le mettre dehors, n'en a pas moins signé ces documents, si bien que le gouvernement prenait un risque. Nous savons ce qui est arrivé à ce parti, au gouvernement, il s'est fait battre.

Les autres, de l'autre côté de la table, la Société Pearson Development, ont également signé sachant très bien les risques que cela comportait. Je me demande simplement ce qu'il en est du point de vue juridique lorsqu'il y a une signature du gouvernement canadien et d'une autre partie, qu'est-ce qui déclenche...? S'agit-il de factures?

Là encore, monsieur Harris, vous dites qu'il n'y a pas eu des dépenses, je suppose, après le 5 ou le 7 octobre; les fonctionnaires pourraient-ils nous préciser ce qu'il en est du point de vue juridique.

Le président: Monsieur Desmarais et monsieur Pigeon.

M. Jean Desmarais (conseiller principal aux opérations, Groupe des aéroports, ministère des Transports): À propos de l'entente, lorsqu'elle fût signé le 7 octobre, il était stipulé que la Société Pearson Development ou T1T2 Limites Partnership, entreprendrait la construction 30 jours après être devenue propriétaire. Cela signifie qu'elle devait avoir tous les plans et obtenir tous les permis de construire dans l'espace d'environ 60 jours. C'est à ce titre qu'elle réclame des dommages et intérêts. C'était le gouvernement qui avait exigé cela.

M. Fontana: Pourrais-je toutefois simplement vous demander s'il s'agit là de dépenses légitimes, à votre avis, ou si cela fait partie intégrante de ce que le ministre pouvait à sa discrétion décider de faire ou de ne pas faire?

Le président: Je ne sais pas si les témoins du ministère peuvent légitimement répondre à cette question. Mais allez-y.

M. Desmarais: Je ne puis répondre pour le ministre.

M. Fontana: Je n'ai pas dit des fonds discrétionnaires. J'ai dit simplement que légalement parlant, je ne sais pas si les factures postérieures au 7 octobre devraient être considérées différemment de tout ce qui a été payé avant le 7 octobre?

Le président: Permettez-moi de vous interrompre une seconde. Notre conseiller législatif aimerait également fournir une réponse.

M. Michael Clegg (conseiller législatif): Monsieur le président, j'aimerais faire un commentaire qui éclaircira peut-être la situation juridique concernant les dépenses relatives à un contrat.

Une fois le contrat signé, les signataires sont tenus d'en respecter les conditions. Qu'ils aient débuté le 7, le 8 ou le 20 afin de satisfaire à leurs obligations dans six semaines cela les regarde. D'autre part, comme l'ont signalé les membres du Comité, un nuage politique planait effectivement en ce sens que le contrat serait réexaminé si un nouveau gouvernement prenait le pouvoir. Toutefois, à ce moment-là, les participants étaient légalement tenus d'en respecter les conditions.

[Texte]

The Chairman: That certainly opened up a can of worms.

Okay, I had Mr. Bonin first, and I recognize Mr. Harris and we have three more after that.

Mr. Bonin: Mr. Chairman, my concern, of course, is with the addition of paragraph (c). I remember the statement being made also around the 5th or 7th, but there is a difference between making a comment in the media and serving notice to all affected parties. I don't know and I don't think that all affected parties have been served notice that this would occur. Although I may be the only MP who is not a lawyer, I would have questions about the legality of this amendment.

Mr. Harris: The intent of this amendment is to look for ways to further save this government money. I'm not a lawyer either, sir, but legal counsel advises me that when parties are about to enter into a contract that would require a signing, verbal discussions leading up to the signing date could play a part in a court challenge if that contract was in fact never signed or subsequently cancelled. The term that was used was that the Pearson Development Corporation proceeded at severe risk, knowing that the contract it signed could be in jeopardy. That legal opinion could be a successful challenge in court in not perhaps eliminating any compensation but severely diminishing any compensation payable.

• 1035

So what I'm saying is that the parties of Pearson Development Corporation were given legal notice, perhaps the word "review" was used, but clear notice that the contract it signed would be in severe jeopardy and therefore if there were money expended between October 5 and 7... If we can save even a small portion of that by including this amendment, then it is good value for this very small amendment.

Mrs. Terrana (Vancouver East): We did discuss the expenses before and after October 7. My understanding was that the expenses that were incurred before October 7 were not as binding as the ones that were incurred after October 7. I would like to ask the legislative counsel, for clarification, this question. How binding are the expenses before October 7?

The Chairman: Do the officials want to respond?

Mr. Jacques Pigeon (General Counsel, Department of Justice): I believe the word "incurred" has a connotation. I would like to make a distinction between the words "expenses incurred" and "expenses committed" so that everybody understands the same thing.

When we say incurred, you have to realize that they could be incurred under a contract that was signed before October 5, 1993, but incurred under that contract, which was entered into before that date, after the date. So this would have the effect of barring expenses that were committed before October 5 but were incurred after. I just want to make that point as a technical clarification.

The Chairman: Mrs. Terrana, you didn't get an answer?

[Traduction]

Le président: C'était un véritable guêpier.

En tout cas, j'avais d'abord M. Bonin, puis il y a M. Harris et trois autres.

M. Bonin: Ce qui me préoccupe, monsieur le président, c'est l'ajout du paragraphe (c). Je sais ce que l'on a dit à propos du 5 ou du 7 mais il y a une différence entre faire une remarque devant les médias et notifier tous les intéressés. Je ne sais pas et je ne pense pas que tous les intéressés aient été avisés que ceci se produirait. Je suis peut-être le seul député qui ne soit pas avocat mais je me demande si cet amendement est légal.

M. Harris: Il s'agit en fait de trouver des moyens qui permettraient au gouvernement d'économiser de l'argent. Je ne suis pas non plus avocat, monsieur, mais le conseiller juridique me dit que lorsque les parties doivent conclure un contrat qui exige une signature, les discussions verbales qui interviennent avant la date de signature peuvent être invoquées en cour si le contrat n'est finalement jamais signé ou s'il est ultérieurement annulé. Le terme utilisé était que la Société Pearson Development avait poursuivi en prenant de gros risques, sachant que le contrat signé était menacé. Ces avis juridiques pourraient être utilisés avec succès en cour pour sinon peut-être éliminer toute indemnisation, du moins en diminuer sérieusement le montant.

Ce que je dis en fait c'est que les parties représentant Pearson Development Corporation avaient reçu un avis légal, peut-être avait-on utilisé le terme «réexaminer», mais un avis clair que le contrat signé serait sérieusement menacé et donc s'il y a eu des dépenses entre le 5 et le 7 octobre... si l'on peut économiser ne serait-ce qu'une petite partie de ce montant en mettant cet amendement, cela vaudrait certainement le coup.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Nous avons discuté des dépenses avant et après le 7 octobre. Je croyais avoir compris que les dépenses encourues avant le 7 octobre n'engageaient pas autant que celles qui ont été encourues après le 7 octobre. J'aimerais demander au conseiller législatif qu'il veuille bien nous préciser cela. Dans quelle mesure les dépenses encourues avant le 7 octobre engageaient-elles le gouvernement?

Le président: Les fonctionnaires veulent-ils répondre?

M. Jacques Pigeon (avocat général, ministère de la Justice): Je crois que le terme «encouru» signifie quelque chose. J'aimerais faire une distinction entre «dépenses encourues» et «dépenses engagées» afin que tout le monde comprenne bien de quoi il s'agit.

Lorsque nous disons «encourues», il faut comprendre qu'elles peuvent être encourues aux termes d'un contrat signé avant le 5 octobre 1993 mais encourues aux termes de ce contrat, conclues avant cette date, après la date. Cela exclurait les dépenses engagées avant le 5 octobre mais encourues après. Je voulais simplement apporter cette précision.

Le président: Madame Terrana, vous n'avez pas eu votre réponse?

[Text]

Mrs. Terrana: You talked about committed and incurred, but also there were some expenses that were incurred before the 7th, before the contract became a reality, was signed. I want to know whether those expenses that were incurred before the 7th are really binding, if we have to be responsible for those expenses.

The Chairman: I am not sure that's a question for this committee, Anna, in that this is exactly what is being put forward to the negotiator, Mr. Wright, in the process of deciding whether or not those expenses are incurred, legitimate, or otherwise.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Chairman, maybe I could have a comment from the witnesses on this. We did ask questions about, as Mr. Harris mentions, these dates. In particular, with Mr. Matthews, we asked questions. When the group came together to sign this contract, there were certain moneys brought into the new company, and we talked of a figure between \$60 million and \$100 million.

I asked, for example, whether there was any equity brought into the company by the two competing groups, Claridge and the other, in terms of bringing money into the company or bringing something of value into the company. There was a denial that there was any equity, other than cash, brought in.

The second observation: when we asked the question about financial records, we were led to believe that there were no financial records for Pearson Development Corporation. In other words, there was no ledger set up. There are no expenses incurred and Pearson Development had no open books to put on the table before this committee, or anyone else, about expenses.

With that in mind, could the witnesses comment on those two concepts?

Mr. Pigeon: I think this relates to factual circumstances as to what actually took place. I would not be aware of the facts enough to be able to comment one way or the other. I think from my perspective... I am not in a position, I think—

The Chairman: It is not as though we have witnesses who were actually involved in the signing of the contract, Charles. I think what we have here are witnesses who will help us with the—

Mr. Hubbard: I think in terms of Mr. Harris's motion it's a very important point.

The Chairman: Yes. Maybe the parliamentary secretary can make a short intervention here.

• 1040

Mr. Fontana: I think it suffices to say that clause 10 as it presently reads gives the minister the appropriate discretion to look at each and every invoice. That is in fact what the negotiator is doing. It says also that the minister cannot consider anything such as lobbying costs or loss of profits or opportunities.

Each invoice is going to be meticulously looked at to see whether or not it is in fact a bona fide, out-of-pocket expense and should therefore be approved.

Clause 10 says that it is before and after a particular relevant date. I think that's how we should leave it. I think we've also had some clarification from the legislative council that on October 5 or 7, the day of the signing, there may be even more legal "bindness", so to speak, on expenses that have been incurred or a commitment made for. In fact, one could make a case for before October 7.

[Translation]

Mme Terrana: Vous faites la distinction entre dépenses «engagées» et «encourues» mais il y a également des dépenses qui avaient été encourues avant le 7 octobre, avant que le contrat ne devienne réalité, ne soit signé. J'aimerais savoir si ces dépenses encourues avant le 7 engagent en fait le gouvernement, si nous devons en être tenus responsables.

Le président: Je ne suis pas sûr, Anna, que ce soit une question sur laquelle le comité doive se pencher en ce sens que c'est exactement le problème posé au négociateur, M. White, qui doit décider si ces dépenses ont été encourues, légitimes ou non.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur le président, peut-être que les témoins pourraient m'indiquer quelque chose. Nous avons en effet posé des questions, M. Harris l'a dit, sur ces dates. En particulier à M. Matthews. Lorsque le groupe s'est réuni pour signer ce contrat, des sommes ont été versées à la nouvelle société, nous avons parlé d'un chiffre se situant entre 60 et 100 millions de dollars.

J'ai, par exemple, demandé si les deux groupes concurrents, Claridge et l'autre, avaient apporté à la société une participation quelconque, si elles avaient mis de l'argent dans la société ou apporté quelque chose à la société. On a répondu que l'on avait seulement mis de l'argent dans cette société.

Deuxième observation: lorsque nous avons posé la question des états financiers, on nous a donné à entendre qu'il n'y en avait pas pour Pearson Development Corporation. Autrement dit, il n'y a pas de grands livres. Il n'y a pas de dépenses encourues et Pearson Development n'avait pas ouvert de livres à présenter au Comité ni à quiconque d'autre pour prouver ses dépenses.

Qu'en disent nos témoins?

M. Pigeon: Il s'agit là de circonstances réelles de ce qui s'est effectivement passé. Je ne connais pas suffisamment bien les faits pour répondre d'une façon ou d'une autre. De mon point de vue... je ne crois pas pouvoir...

Le président: Vous savez, Charles, nos témoins n'étaient pas en fait impliqués dans la signature du contrat. Ils sont là pour nous aider à...

M. Hubbard: J'estime que c'est pourtant là un point important dans le contexte de la motion de M. Harris.

Le président: En effet. Peut-être que le secrétaire parlementaire pourrait faire une brève intervention.

M. Fontana: Il suffit de dire que le libellé actuel de l'article 10 autorise le ministre à examiner chaque facture. C'est effectivement ce que fait le négociateur. Cet article stipule aussi que le ministre ne peut pas tenir compte de choses comme les frais de lobbying ou la perte de profits ou d'occasions commerciales.

Chaque facture doit être examinée méticuleusement pour déterminer si elle représente effectivement une dépense véritable qui doit être approuvée.

L'article 10 dit que cela doit se faire avant et après une date particulière. Selon moi, nous devrions laisser l'article tel quel. À part cela, le conseiller législatif nous a aussi précisé que, le jour de la signature, le 5 ou le 7 octobre, les dépenses engagées ou encourues pourraient devenir encore plus «liantes» aux yeux de la loi. On pourrait même dire que la date devrait être avant le 7 octobre.

[Texte]

I think Mr. Hubbard is also concerned that any invoice the government pays is in fact a bona fide one, that there is value, and that the government is not going to be buying something through an invoice that it can't place some value on.

Based on what we've heard, I think there is a legal problem with this amendment. I think clause 10 has sufficient latitude to take into consideration what Mr. Harris is talking about, especially in light of what we've heard today.

Mr. Harris: I have one final point. On October 5, the day that Mr. Chrétien announced that he would review the deal, which sent a warning to the parties, there was no doubt in my mind that the principals of Pearson Development Corporation immediately called their solicitors and asked their advice, that they asked what they should do, saying that Mr. Chrétien was saying that if the deal was signed and the Liberals came to power, they would cancel it. I firmly believe that at point the legal advisers to Pearson Development Corporation said to sign it, to go for it, that they would go for compensation.

Therefore, I firmly believe as well that they believed the deal would be cancelled. They were given fair warning and they knew it October 5. They proceeded with full knowledge that the deal was in jeopardy; therefore, I believe they did bad business from that day forward. If any expenses were incurred subsequent to that date, they are not entitled to any compensation—

Mr. Fontana: They're going to have to satisfy the minister on any invoice after October 5, October 7. . . June, July, August. Each invoice is going to be looked at. In fact, those same concerns you just raised are probably being raised by the negotiator and probably will be raised by the minister. We would agree with you. I just don't think you can legally put it into this clause without causing some greater problems, that's all.

The Chairman: I'm going to call for the vote. The vote is on the amendment.

Mr. Guimond: May I make a small comment? I ask you for just a moment.

Beaucoup de commentaires ont suivi le commentaire du conseiller législatif. On voit bien qu'il faut faire une distinction entre la légalité des choses et la légitimité des choses. C'est la preuve que toute cette histoire n'est pas claire, étant donné tous les commentaires qui ont été faits de la part des membres de ce Comité-ci. Si c'est aussi clair que cela, pourquoi est-ce qu'on commente tant sur les dépenses?

The Chairman: I think to some it's very clear, but some might disagree with the clarity as perceived by the government.

Mr. Fontana: Lawyers maybe.

The Chairman: Yes, lawyers may come in; they can make a mess out of things.

[Traduction]

M. Hubbard tient aussi à ce que les factures pour des dépenses remboursées par le gouvernement soient des factures véritables indiquant la valeur pour que le gouvernement n'ait pas à payer une facture dont il ne connaît pas la valeur.

D'après ce que nous avons entendu, il me semble que cet amendement pose un problème sur le plan juridique. À mon avis, il y a suffisamment de latitude à l'article 10 pour répondre aux préoccupations de M. Harris, surtout vu ce que nous avons entendu aujourd'hui.

M. Harris: Un dernier point. Le 5 octobre, le jour où M. Chrétien a annoncé qu'il ré-examinerait le contrat et que les parties en cause ont été averties qu'il se passerait quelque chose, les dirigeants de Pearson Development Corporation ont certainement téléphoné tout de suite à leurs avocats pour leur demander conseil en répétant que M. Chrétien avait dit que si le marché était conclu et que les Libéraux étaient élus, ils l'annuleraient. Je suis tout à fait convaincu que, à ce moment-là, les conseillers juridiques de Pearson Development Corporation ont dit de signer et qu'ils réclameraient une indemnisation plus tard.

Je suis donc tout à fait convaincu qu'ils pensaient bien que le contrat serait annulé. Ils en avaient été avertis et ils le savaient dès le 5 octobre. Ils sont allés de l'avant tout en sachant très bien que le marché était menacé; il me semble donc qu'ils ont fait de mauvaises affaires à partir de ce jour-là. S'ils ont subi des dépenses après cette date, ils ne méritent aucune indemnisation. . .

M. Fontana: Ils devront convaincre le ministre d'accepter toute facture datée après le 5 ou le 7 octobre; en juin, juillet, août. Chaque facture sera examinée. Les questions que vous venez de soulever le sont probablement aussi par le négociateur et sans doute aussi plus tard par le ministre. Nous sommes bien d'accord. Cependant, je ne pense pas qu'on puisse le stipuler dans cet article sans causer davantage de problèmes. C'est tout.

Le président: Je vais mettre la motion aux voix. Le vote porte sur l'amendement.

M. Guimond: Puis-je faire une observation? Je serai très bref.

Many comments were made following what the legislative counsel said. We should make a distinction between legality and legitimacy. This shows that the whole issue is unclear in view of all the comments made by members of the committee. If it were that clear, why would there be so many comments about the expenses?

Le président: Je pense que c'est très clair pour certains, mais d'autres ne sont pas d'accord avec le gouvernement là-dessus.

M. Fontana: Des avocats peut-être.

Le président: Oui, des avocats pourraient intervenir et tout gâcher.

• 1045

Amendment negated

Mr. Guimond: I disagree with clause 10.

The Chairman: Then there'll be a vote on clause 10.

L'amendement est rejeté

M. Guimond: Je ne suis pas d'accord avec l'article 10.

Le président: Dans ce cas, il faudra voter sur l'article 10.

[Text]

Mr. Guimond: Could we have a recorded vote please?

The Chairman: Yes.

Clause 10 agreed to: yeas 5; nays 4

M. Guimond: Monsieur le président, j'aurais eu d'autres amendements à proposer à l'article 10, mais étant donné que le temps nous presse, j'espère avoir plus de succès à l'étape de la présentation du rapport.

On Clause 11—*Amending schedule*

The Chairman: All right. Shall clause 11 carry?

Mr. Guimond: I have a—

The Chairman: All right, I'm pushing my luck, sorry.

Mr. Guimond: When you speak too fast—

The Chairman: I always wait for a response.

Mr. Guimond: I forgot the word "eleven". I think there will be no problem. It's not a joke. Do you have the text?

The Chairman: Are you talking about BQ—?

Mr. Guimond: No. It pages 3 and 4, clause 11.

The Chairman: Clause 11. Yes, we have it in front of us, pages 3 and 4. BQ-3 in the collection of amendments.

Mr. Guimond: I think there will be no problem.

C'est tout simplement pour faire une concordance, monsieur le président. L'article 11 actuel devient 11(1) et j'ajoute 11(2) qui se lit ainsi:

Dépôt devant la Chambre des communes

(2) Le décret visé au paragraphe (1) est déposé devant la Chambre des communes dans les cinq premiers jours de séance suivant sa prise.

The actual clause 11 becomes 11.(1), and I add 11(2) with the title of "Tabling Order".

An order made by the Governor in Council under subsection (1) shall be laid before the House of Commons not later than the fifth sitting day of the House of Commons after it is made.

I think there probably will be no problem. It's usual, I think. It all depends if I must. . .

The Chairman: Did the Reform want to make a comment on this?

Mr. Gouk: It's pretty straightforward. I'm waiting to hear the other side.

Mr. Fontana: My words of wisdom?

Mr. Gouk: Yes, Joe, enlighten us.

The Chairman: It might be a long wait, Mr. Gouk.

[Translation]

M. Guimond: Pouvons-nous avoir un vote inscrit, s'il vous plaît?

Le président: Oui.

L'article 10 est adopté par 5 voix; contre 4

Mr. Guimond: Mr. Chairman, I would have had other amendments to propose to clause 10, but as we are in a hurry, I hope that I shall have more success at the report stage of the Bill.

Sur l'article 11—*Modification de l'Annexe*

Le président: Très bien. L'article 11 est-il adopté?

M. Guimond: J'ai un. . .

Le président: Très bien, je m'excuse, j'essaie d'aller trop vite.

M. Guimond: Quand vous parlez trop rapidement. . .

Le président: J'attends toujours une réponse.

M. Guimond: J'avais oublié le mot «eleven». Je ne pense pas qu'il y ait de problème. Ce n'est pas une plaisanterie. Avez-vous le texte?

Le président: Voulez-vous parler de l'amendement BQ. . .?

M. Guimond: Non. C'est à l'article 11, aux pages 3 et 4.

Le président: À l'article 11. Oui, nous l'avons sous les yeux et c'est bien aux pages 3 et 4 du texte anglais. L'amendement BQ-3 fait partie de la liasse des amendements.

M. Guimond: Je ne pense pas que cela pose un problème.

The purpose of this amendment is simply to make the Bill more consistent, Mr. Chairman. Clause 11 becomes sub-clause 11.(1) and I would add sub-clause 11(2) which would read as follows:

Tabling Order

(2) An Order made by the Governor-in-Council under subsection 1 shall be laid before the House of Commons not later than the fifth sitting day of the House of Commons after it is made.

Ce qui était auparavant l'article 11 devient le paragraphe 11(1) et j'ajoute le paragraphe 11(2) intitulé «Dépôt devant la Chambre des communes».

Le décret visé au paragraphe 1 est déposé devant la Chambre des communes dans les cinq premiers jours de séance suivant sa prise.

Je ne pense pas que cela pose de problème. Il me semble que c'est la façon normale de procéder. Tout dépendra de la question de savoir si je dois. . .

Le président: Le Parti réformiste a-t-il un commentaire?

M. Gouk: C'est assez simple. J'attends de savoir ce qu'en pense l'autre côté.

M. Fontana: Vous voulez entendre mes paroles de sagesse?

M. Gouk: Oui, Joe, éclairez notre lanterne.

Le président: Vous pourriez attendre longtemps, monsieur Gouk.

[Texte]

Mr. Gouk: I want it for the record that this did not come from our side.

The Chairman: No, the lady with the microphone always mentions my name.

Mr. Fontana: I wonder if the legislative counsel could give us some advice on this one. On the surface it doesn't appear to be problematic, except that we're talking about the fifth sitting day of the House of Commons after it is made.

An order made by the Governor in Council under subsection (1) shall be laid before the House of Commons not later than the fifth sitting day of the House of Commons after it is made.

We have a technical problem. Say for instance the Order in Council is made sometime during the summer, in July or August when the House is not in session. That would mean, technically speaking, the way it's written here that it would have to be dealt with or at least tabled in the House. Maybe you can tell me what the intent of this motion is so that I understand it.

Mr. Harris: The fifth regular sitting day.

Mr. Fontana: Well, it doesn't say "regular sitting day".

The Chairman: Well, it says "the fifth sitting day".

[Traduction]

M. Gouk: Je tiens à bien souligner que cette observation n'est pas venue de ce côté-ci de la table.

Le président: Non, la dame au micro mentionne toujours mon nom.

M. Fontana: Nous pourrions peut-être demander l'avis du conseiller législatif. À première vue, cela ne semble pas poser de problèmes, sauf qu'il s'agit des cinq premiers jours de séance suivant la prise du décret.

Le décret visé au paragraphe (1) est déposé devant la Chambre des communes dans les cinq premiers jours de séance suivant sa prise.

Il y a une difficulté d'ordre technique. Disons que le décret du conseil soit publié pendant l'été, en juillet ou en août, quand la Chambre ne siège pas. Selon le libellé de l'amendement, il faudrait que le décret soit étudié ou au moins déposé à la Chambre. Vous pourriez peut-être m'expliquer l'objectif de cette motion pour que je sache où vous voulez en venir.

M. Harris: Il s'agit du cinquième jour de séance régulière.

M. Fontana: Ce n'est pas précisé dans la motion.

Le président: La motion dit bien «dans les cinq premiers jours de séance».

• 1050

Mr. Guimond: I presume all our sitting days are regular. I'm not totally bilingual, but—

Mr. Fontana: No, nothing's regular in this place.

Mr. Guimond: I don't think we sit for the pleasure of it. We sit on a regular basis. It's our job to sit and we sit.

Mrs. Terrana: [Inaudible—Editor]

Mr. Guimond: Non, mais tabarouette!

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: What does it say in French?

Mme Terrana: En français, cela peut aller, parce qu'on dit: «dans les cinq premiers jours de séance suivant sa prise».

Mr. Fontana: French is a much more precise language than English, Mr. Guimond.

Mme Terrana: C'est compréhensible, mais vous devriez probablement... .

Mr. Guimond: We could have the same result by amending the English version. The fifth sitting day I think was the consecrated term. Is "consecrated" a word?

Mr. Gouk: We could put regular in and then it would be totally clear.

Mr. Guimond: We consecrate in Mass, but is it a word?

Mr. Gouk: Yes.

The Chairman: We'll have a word from our legislative counsel first. Michael.

M. Guimond: Je suppose que tous nos jours de séance sont réguliers. Je ne suis pas entièrement bilingue, mais... .

M. Fontana: Non, il n'y a rien de régulier ici.

M. Guimond: Je ne pense pas que nous siégeons pour le plaisir. Nous siégeons de façon régulière. Nous siégeons parce que c'est notre travail.

Mme Terrana: [Inaudible—Éditeur]

Mr. Guimond: For Christ's sake!

Des voix: Oh, oh!

Le président: Que dit-on dans la version française?

Mrs. Terrana: In French, it is okay because it says: «Dans les cinq premiers jours de séance suivant sa prise.»

M. Fontana: Le français est une langue beaucoup plus précise que l'anglais, monsieur Guimond.

Mrs. Terrana: That is understandable, but you probably should... .

M. Guimond: Cela reviendrait au même si nous modifions la version anglaise. Le terme consacré, c'est le cinquième jour de séance. Est-ce qu'on peut dire «consacré»?

M. Gouk: Nous pourrions préciser séance régulière et tout serait très clair.

M. Guimond: On consacre à l'église, mais est-ce un terme correct?

M. Gouk: Oui.

Le président: Nous allons tout d'abord écouter ce que notre conseiller législatif a à nous dire. Michael.

[Text]

[Translation]

Mr. Clegg: Thank you. The wording used here is indeed clearer in the French version to a normal reading. However, the wording used in the English version is the wording that is always used in legislation to express the concept of the fifth day on which the House normally sits thereafter. It would not require the House to sit specially. It is the fifth day on which the House normally sits, following the passage of the Order in Council.

I would also comment this is to make this document a House document. It wouldn't be a secret document otherwise, because all orders of the Governor of Council are public, anyway.

Mr. Fontana: That's the point, Mr. Chairman. All Order in Council agreements, arrangements and decisions are public. We certainly have no difficulty. If Mr. Guimond wants to suggest this I don't think there's any difficulty incorporating it as an amendment.

Amendment agreed to

Mr. Guimond: Excuse me. I think I'm missing something.

The Chairman: You won one. This one's yours.

Clause 11 as amended agreed to

Clause 12 agreed to

Mr. Harris: Mr. Speaker—

The Chairman: Not yet. Just Chairman will do.

Mr. Harris: Mr. Chairman, I was just wondering if there's something you can do to clause 12 so we could win one.

The Chairman: No, there's nothing.

Now we go to the title. Shall clause 1 carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the schedule—parts I, II and III—carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the long title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the bill as amended carry?

Mr. Guimond: I want to vote against it. I appreciate the amendment, but—

The Chairman: Do you want a recorded vote, Mr. Guimond?

Mr. Guimond: Yes.

The Chairman: It's very confusing for you, I know. It's a difficult moment.

Mr. Guimond: It's my first experience of this.

The Chairman: Mine too.

Mr. Guimond: I will not be the first Bloc senator.

M. Clegg: Merci. Le libellé utilisé dans cette motion est effectivement plus clair en français à première vue. Toutefois, le libellé utilisé dans la version anglaise est celui qui est toujours utilisé dans la loi pour exprimer la notion du cinquième jour où la Chambre reprend ses séances normales plus tard. Il ne serait pas nécessaire que la Chambre siège spécialement. Il s'agit du cinquième jour de séance normal de la Chambre, après l'adoption du décret en conseil.

J'ajoute que cette motion vise à faire de ce décret un document de la Chambre. Ce ne serait pas de toute façon un document secret car tous les décrets du gouverneur en conseil sont publiés.

M. Fontana: Justement, monsieur le président. Tous les accords, ententes et décisions prises par décret sont du domaine public. Nous n'avons aucun problème à cet égard. Si M. Guimond veut s'en assurer, je ne pense pas qu'il y ait de problème à le préciser dans un amendement.

L'amendement est adopté

M. Guimond: Veuillez m'excuser. Quelque chose m'échappe.

Le président: Vous avez gagné sur un plan. Votre amendement a été adopté.

L'article 11 modifié est adopté

L'article 12 est adopté

M. Harris: Monsieur le président. . .

Le président: Pas encore. Président de comité seulement.

M. Harris: Monsieur le président, je me demandais si vous pouvez faire quelque chose relativement à l'article 12 pour nous donner à notre tour satisfaction.

Le président: Non, il n'y a rien à faire.

Passons maintenant au titre. L'article 1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'annexe—les parties 1, 2 et 3—est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Le président: Le titre au complet est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le projet de loi modifié est-il adopté?

M. Guimond: Je tiens à voter contre cette motion. Je vous sais gré d'avoir adopté mon amendement, mais. . .

Le président: Voulez-vous que nous procédions à un vote inscrit, monsieur Guimond?

M. Guimond: Oui.

Le président: Je sais que tout cela est très confus pour vous. C'est un moment difficile à passer.

M. Guimond: C'est la première fois que je suis appelé à adopter un projet de loi.

Le président: Moi aussi.

M. Guimond: Je ne serais pas le premier sénateur du Bloc.

[Texte]

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: All right, a request has been made for a recorded vote, Madam Clerk.

Bill as amended agreed to: yeas 5; nays 4

[Traduction]

Des voix: Oh, oh!

Le président: Très bien, un membre du comité a demandé un vote à main levée, madame la greffière.

Le projet de loi modifié est adopté par 5 voix contre 4.

• 1055

The Chairman: It was another close one, with five in favour and four against. The bill as amended carries.

Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I want to thank all members for their cool, collected cooperation, for the most part, in the passage of this bill. It's a first for all of us, so thank you, everyone.

The meeting is adjourned to the call of the chair.

Le président: Encore une fois, c'était de justesse, avec 5 voix contre 4. Le projet de loi modifié est adopté.

Dois-je faire rapport à la Chambre du projet de loi modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Je tiens à remercier tous les membres du comité de l'esprit de collaboration et de l'attitude calme et sereine dont ils ont fait preuve, la plupart du temps, lors de l'adoption de ce projet de loi. C'est une première pour nous tous et je remercie donc chacun d'entre vous.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Jean Desmarais, Senior Advisor of Operations, Airports Group;

Jacques Pigeon, (Manager) General Counsel, Department of Justice.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Jean Desmarais, conseiller principal des Opérations, Groupe des aéroports;

Jacques Pigeon, avocat-général (gestionnaire), ministère de la Justice.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
- T82

Gouvernement
Publication

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 11

Fascicule n° 11

Tuesday, September 20, 1994

Le mardi 20 septembre 1994

Tuesday, September 27, 1994

Le mardi 27 septembre 1994

Tuesday, October 4, 1994

Le mardi 4 octobre 1994

Chairperson: Stan Keyes

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Future Business of the Committee

Travaux futurs du Comité

Pursuant to Standing Order 106(1), election of Chair

Conformément à l'article 106(1) du Règlement, élection du président

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the Thirty-fifth Parliament, 1994

Première session de la trente-cinquième législature, 1994

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Jim Silye
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Jim Silye
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

ORDER OF REFERENCE

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons
Friday, September 30, 1994*

Mr. Milliken (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 35th Report of the Committee, which was as follows:

Your Committee recommends that the list of members and associate members for the Standing Committees of this House be as follows:

Transport

Comuzzi
Fontana
Gouk

Guimond
Hubbard
Jordan

Members/Membres

Keyes
Lavigne (Verdun—Saint-Paul)
Terrana

Mercier
Silye—(11)

Associate Members/Membres associés

Benoit
Breitkreuz (Yellowhead)

Duncan
Grose

Harris

Hoepfner

Mr. Milliken (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 36th Report of the Committee, which was as follows:

Your Committee recommends that the following Members be added to the list of Associate Members of Standing Committees:

Transport

Althouse

Wayne

By unanimous consent, Mr. Milliken (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), seconded by Mr. Vanclief (Parliamentary Secretary to the Minister of Agriculture and Agri-Food), moved,—That the 35th Report of the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented earlier today, be concurred in.

The question was put on the motion and it was agreed to.

By unanimous consent, Mr. Milliken (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), seconded by Mr. Vanclief (Parliamentary Secretary to the Minister of Agriculture and Agri-Food), moved,—That the 36th Report of the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented earlier today, be concurred in.

The question was put on the motion and it was agreed to.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du
vendredi 30 septembre 1994*

M. Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 35^e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Votre Comité recommande que la liste des membres et membres associés aux comités permanents de la Chambre figurent ci-après:

Transports

M. Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 36^e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Votre Comité recommande que les députés suivants fassent partie de la liste des membres associés des Comités permanents:

Transports

Althouse

Wayne

Du consentement unanime, M. Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), appuyé par M. Vanclief (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire), propose,—Que le 35^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté plus tôt aujourd'hui, soit agréé.

La motion, mise aux voix, est agréée.

Du consentement unanime, M. Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), appuyé par M. Vanclief (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire), propose,—Que le 36^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté plus tôt aujourd'hui, soit agréé.

La motion, mise aux voix, est agréée.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 20, 1994
(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:36 o'clock a.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, Anna Terrana.

Acting Member present: Ivan Grose for Joe Fontana.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

It was agreed,—That the Committee invite Officials for a briefing for its Tripartite Air Study (TAS) on Tuesday, September 27, 1994.

It was agreed,—That the Chairman seek authority to travel across Canada for its Tripartite Air Study (TAS).

At 10:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Eugene Morawski

Committee Clerk

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 20 SEPTEMBRE 1994
(15)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 9 h 36, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Raymond Lavigne, Paul Mercier, Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Ivan Grose pour Joe Fontana.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu,—Que le Comité invite les hauts fonctionnaires à lui donner une séance d'information en vue de son étude en trois volets du transport aérien (3V), le mardi 27 septembre 1994.

Il est convenu,—Que le président demande l'autorisation de se déplacer au Canada pour mener à bien l'étude du transport aérien (3V).

À 10 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Eugene Morawski

Greffier de comité

TUESDAY, SEPTEMBER 27, 1994
(16)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:07 o'clock a.m. this day, in Room 112-N, Centre Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier, Anna Terrana.

Acting Members present: Raymond Bonin for Charles Hubbard; Jean Augustine for Raymond Lavigne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

At 10:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

LE MARDI 27 SEPTEMBRE 1994
(16)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 9 h 07, dans la salle 112-N de l'édifice du Centre sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier, Anna Terrana.

Membres suppléants présents: Raymond Bonin pour Charles Hubbard; Jean Augustine pour Raymond Lavigne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 10 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

TUESDAY, OCTOBER 4, 1994

(17)

The Standing Committee on Transport met at 3:36 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier.

Acting Members present: Marlene Catterall for Charles Hubbard; Gilles Duceppe and Philippe Paré for Michel Guimond; Glen McKinnon for Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Department of Transport: David Wightman, Assistant Deputy Minister, Aviation.

Pursuant to Standing Order 106(1), the Clerk presided over the election of the Chairperson.

On motion of Joe Fontana, it was agreed unanimously, — That Stan Keyes do take the Chair as Chairperson of this Committee.

On motion of Joe Fontana, it was agreed unanimously, — That Joe Comuzzi be elected *in absentia* as Vice-Chairperson (Government) of this Committee.

It was agreed, — That the election of the Vice-Chairperson (Opposition) be postponed until October 5, 1994, at 5:30 o'clock p.m.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee commenced consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system.

David Wightman made an opening statement and answered questions.

At 5:19 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

LE MARDI 4 OCTOBRE 1994

(17)

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 36, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes, Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Marlene Catterall pour Charles Hubbard; Gilles Duceppe et Philippe Paré pour Michel Guimond; Glen McKinnon pour Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoin: Du ministère des Transports: David Wightman, sous-ministre adjoint, Aviation.

En application du paragraphe 106(1), la greffière préside à l'élection du président.

Sur motion de Joe Fontana, il est convenu à l'unanimité, — Que Stan Keyes soit élu président du Comité.

Sur motion de Joe Fontana, il est convenu à l'unanimité, — Que Joe Comuzzi, absent, soit élu vice-président (gouvernement) du Comité.

Il est convenu, — Que l'élection du vice-président (opposition) soit remise au 5 octobre 1994, à 17 h 30.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité commence son étude sur la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne.

David Wightman fait un exposé et répond aux questions.

À 17 h 19, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, October 4, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 4 octobre 1994

• 1534

The Clerk of the Committee: Hon. members, I see a quorum. In conformity with Standing Order 106(1) your first item of business is to elect a chair, and I'm ready to receive motions to that effect.

Mr. Fontana (London East): I move that Mr. Stan Keyes take the chair of this committee as chairman.

The Clerk: Is it the pleasure of the committee to adopt the said motion?

La greffière du Comité: Honorables députés, il y a quorum. En conformité avec l'article 106(1) du Règlement, le choix d'un président est le premier sujet à l'ordre du jour. Je suis prête à recevoir les motions à cet effet.

M. Fontana (London-Est): Je propose que M. Stan Keyes assume la présidence du comité.

La greffière: Plaît-il au comité d'adopter la motion?

• 1535

Il est proposé par M. Fontana que Stan Keyes assume la présidence du Comité.

La motion est adoptée

La greffière: Je déclare la motion adoptée et M. Keyes dûment élu président du Comité.

The Chairman: Colleagues, we would normally proceed to the election of a vice-chair, but during a steering committee meeting last week, Mr. Guimond, Mr. Gouk, another member of the party and I were present when it was decided that because of Michel's absence it should be postponed for a little while. Mr. Gouk also has an interest in the possible challenge to that position.

We decided we would postpone. We have had discussions and we will proceed with the election of the vice-chair tomorrow as our first order of business at 5:30 p.m. Is there agreement?

Mrs. Catterall (Ottawa West): Does the agreement include the election of the vice-chair for the government members?

The Chairman: We could do that now if you want to do the vice-chair of the government side. I don't think there would be any opposition to that. Is there agreement?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: It is moved by Mr. Fontana that Mr. Joe Comuzzi be elected vice-chair of the committee.

Motion agreed to

The Chairman: Tomorrow at 5:30 p.m. we will do the second vice-chair as per our agreement.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I have a point of order, Mr. Chairman. Is there a first vice-chair and a second vice-chair?

The Chairman: No, it's just two vice-chairs. We could have one for another government member if you like.

It is moved by Mr. Fontana that Stan Keyes do take the chair of this committee as chairman.

Motion agreed to

The Clerk: I declare Mr. Keyes duly elected chair of the committee.

Le président: Chers collègues, en temps normal, nous devrions maintenant élire un vice-président, mais au cours d'une réunion du comité directeur, la semaine dernière, M. Guimond, M. Gouk, un autre membre du Parti libéral et moi-même avons décidé d'attendre le retour de Michel pour le faire. M. Gouk compte également présenter sa candidature à ce poste.

Nous avons donc décidé de remettre l'élection du vice-président à plus tard. Nous en avons discuté, et l'élection du vice-président sera le premier point à l'ordre du jour de notre réunion demain, à 17h30. Êtes-vous d'accord?

Mme Catterall (Ottawa-Ouest): Cette entente porte-t-elle également sur l'élection du vice-président représentant le parti ministériel?

Le président: Nous pouvons élire dès à présent le vice-président pour le parti ministériel. Je pense que tout le monde sera d'accord. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Il est proposé par M. Fontana que M. Joe Comuzzi soit élu vice-président du comité.

La motion est adoptée

Le président: Demain, à 17h30, nous élirons le deuxième vice-président, comme convenu.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): J'ai un rappel au Règlement, monsieur le président: y a-t-il un premier et un deuxième vice-président?

Le président: Non, il y a simplement deux vice-présidents. Si vous le souhaitez nous pouvons en élire un autre parmi les députés ministériels.

[Texte]

Mr. Gouk: I don't think you can.

The Chairman: The next order of business, pursuant to Standing Order 108(2), is consideration of the national airports policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system or as we call it, the task.

May we welcome the witnesses to the table. Good afternoon, gentlemen, and welcome. I wonder if you could introduce yourself and those who are with you and then take the time you need to give us a description of the Canadian air-nav system.

Mr. David Wightman (Assistant Deputy Minister (Aviation), Department of Transport): Ladies and gentlemen, my name is David Wightman and I'm the assistant deputy minister, aviation in Transport Canada. With me at the table I have Mr. Glen MacDougall, program manager for the commercialization study, and Mr. Peter Blake, who is our staff officer responsible for ANS modernization.

I would like to take about 15 or 20 minutes to go through a prepared briefing and then we will be available for whatever questions you or your members might care to ask.

We're handing out hard copies of the presentation. I want to apologize to the committee that the French language version is somewhere between Transport Canada and this building. We're expecting it here momentarily and as soon as it's here we will pass it out also.

The Chairman: Thank you, Mr. Wightman. I just want to interrupt for a second.

M. Paré (Louis-Hébert): J'aimerais simplement savoir si la rencontre de cet après-midi porte exclusivement sur la commercialisation du système de navigation ou également sur la commercialisation des aéroports? Parce que dans l'introduction on a parlé seulement de la navigation.

[Traduction]

M. Gouk: Non, je ne pense pas que ce soit possible.

Le président: Le point suivant à l'ordre du jour, conformément à l'article 108(2) du Règlement, est l'étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne, ce qui constitue notre mandat.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins. Bon après-midi, messieurs. Pourriez-vous, monsieur, vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent, après quoi vous pourrez faire votre exposé sur le système de navigation aérienne du Canada.

M. David Wightman (sous-ministre adjoint, Aviation, ministère des Transports): Mesdames et messieurs, je m'appelle David Wightman et je suis le sous-ministre adjoint responsable de l'aviation à Transports Canada. Je suis accompagné aujourd'hui par M. Glenn MacDougall, directeur de programme chargé de l'étude sur la commercialisation, et M. Peter Blake, agent du personnel responsable de la modernisation du SNA.

Je voudrais pendant une quinzaine ou une vingtaine de minutes vous présenter un exposé préparé, après quoi nous serons prêts à répondre à vos questions.

Nous sommes en train de distribuer le texte de l'exposé. Je présente mes excuses au comité, car la version française du document se trouve actuellement quelque part entre Transports Canada et le Parlement. Nous l'attendons d'un moment à l'autre, et, dès qu'elle sera arrivée, nous la distribuerons également.

Le président: Merci, monsieur Wightman. Permettez-moi de vous interrompre un instant.

Mr. Paré (Louis-Hébert): I would simply like to know whether this meeting deals exclusively with the commercialization of the air navigation system or with the commercialization of airports as well? In the preamble it was only referred to the air navigation.

• 1540

The Chairman: No. Today's meeting was intended to be a briefing by departmental officials strictly on the air navigation system.

Mr. John Christopher (Committee Researcher): Tomorrow is the national air force policy briefing.

Mr. McKinnon (Brandon—Souris): Mr. Chairman, can I ask what time that briefing is tomorrow?

The Chairman: It begins at 5:30 p.m.

Mr. McKinnon: That's the one.

The Chairman: Sorry, Mr. Wightman, please proceed.

Mr. Wightman: Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen, I'd like to spend a few minutes talking about the two programs under way now that affect the air navigation system in Canada. First of all, I will explain briefly what the air navigation system is. We are talking about

Le président: Non. La réunion d'aujourd'hui devait être consacrée à une séance d'information de la part des fonctionnaires du ministère portant exclusivement sur le système de navigation aérienne.

M. John Christopher (attaché de recherche du Comité): Demain nous aurons une séance d'information sur la politique nationale des aéroports.

M. McKinnon (Brandon—Souris): Monsieur le président, puis-je demander à quelle heure la réunion de demain doit avoir lieu?

Le président: Elle commence à 17h30.

M. McKinnon: C'est celle-là.

Le président: Veuillez nous excuser, monsieur Wightman. Nous vous écoutons.

M. Wightman: Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, j'aimerais pendant quelques instants vous parler des deux programmes actuellement en cours qui touchent le système canadien de navigation aérienne. Tout d'abord, je vais vous expliquer rapidement ce qu'est le système

[Text]

the air traffic control system across the country, the flight information system, which is the system that passes weather information to pilots and notification of the condition of airports and navigational aids. It also receives their flight plans. There are all the electronic navigational aids, some 300 or 400 of them, that are stationed across the country to provide navigational assistance for pilots.

It is an infrastructure of communications, navigation aids, radar surveillance equipment, computers, software, buildings and so on. It's a very large system. It consists at the moment of 54 control towers at the busier airports, 103 flight service stations at the less busy airports, and 7 area control centres, which provide en route air traffic control over the North Atlantic ocean and across the country.

We handle about 6 million aircraft movements annually and employ just over 6,000 personnel in the air navigation system. At the moment, we spend about \$800 million a year on this system—\$550 million in operating expenses and \$250 million in capital improvements.

We collect revenue of some \$600 million from the airline ticket tax that you pay every time you buy a ticket. This is the only tax, by the way, that is dedicated to a specific purpose, and all of the receipts from that tax come to Transport Canada for aviation use. That means that in this year we have a deficit of something like \$200 million, which is made up by the taxpayer. The business value of this system is about \$1.3 billion, and I should make it clear that is not necessarily the value of the assets but a business value that has been done for us by a financial consultant.

There are two things going on right now in the air navigation system: one is called modernization; the other is called commercialization. Modernization refers to the application of new technologies and to the rationalization of air traffic service facilities. You have all, I'm sure, heard of the CAATS program to automate the air traffic control system, the RAMP program to replace all of the radars across the country, and new satellite navigation systems and so on.

Commercialization, on the other hand, is an examination of options that would allow this system to operate as a business and avoid having to load the taxpayer with that \$200 million deficit each year.

Each of these initiatives is independent, but I should make it very clear that the modernization will and must continue, regardless of whether commercialization happens or not.

I'd like to talk a little bit about modernization, and I'm only going to talk about the rationalization aspect of modernization, because the technology acquisition is well under way. It's funded and it is not particularly controversial.

[Translation]

de navigation aérienne. Il s'agit de tous les services de contrôle de la circulation aérienne du pays, du système d'information de vol, lequel vise à informer les pilotes des conditions météorologiques et de l'état des aéroports, ainsi que des aides à la navigation. Le système reçoit également les plans de vol des pilotes. Le réseau des aides à la navigation électroniques, au nombre de 300 ou 400 environ, est réparti dans tout le pays en vue d'offrir une aide à la navigation aux pilotes.

Il s'agit d'une infrastructure de communications, d'aides à la navigation, d'équipement de surveillance radar, d'ordinateurs, de logiciels, de bâtiments, etc. C'est un système très important. À l'heure actuelle, il se compose de 54 tours de contrôle qui se trouvent dans les aéroports où l'activité est intense, de 103 stations d'information de vol dans les aéroports moins occupés et de sept centres de contrôle régional, lesquels assurent le contrôle de la circulation aérienne en route au-dessus de l'océan Atlantique Nord et d'un bout à l'autre du pays.

Le système de navigation aérienne dessert chaque année environ 6 millions de mouvements d'aéronefs et emploie un effectif de plus de 6 000 personnes. À l'heure actuelle, nous dépensons environ 800 millions de dollars par an à l'égard de ce système: 550 millions de dollars pour les frais d'exploitation et 250 millions de dollars au titre des immobilisations.

Nous percevons des recettes de 600 millions de dollars provenant de la taxe sur le transport aérien que l'on paie chaque fois que l'on achète un billet d'avion. Soit dit en passant, c'est la seule taxe qui soit réservée à un but précis, et toutes les recettes découlant de cette taxe sont transmises à la Direction de l'aviation de Transports Canada. Autrement dit, cette année, nous enregistrons un déficit de près de 200 millions de dollars, qui doit être épongé par les contribuables. La valeur comptable de ce système est d'environ 1,3 milliard de dollars, et je tiens à préciser qu'il ne s'agit pas là nécessairement de la valeur des biens, mais plutôt d'une valeur commerciale établie à notre intention par un conseiller financier.

À l'heure actuelle, deux changements sont en cours au sein du système de navigation aérienne: d'une part, la modernisation et, d'autre part, la commercialisation. Dans le premier cas, il s'agit de l'application des nouvelles technologies et de la rationalisation des installations des Services de la circulation aérienne. Vous avez certainement tous entendu parler du Programme d'automatisation du système canadien de la circulation aérienne, du PMRA visant à remplacer tous les radars du pays et des nouveaux systèmes de navigation par satellites.

La commercialisation, d'autre part, consiste en un examen des options qui permettraient au SNA d'être exploité selon une approche fondée sur les pratiques commerciales, ce qui éviterait aux contribuables de devoir éponger ce déficit de 200 millions de dollars chaque année.

Ces deux initiatives sont indépendantes l'une de l'autre, mais je tiens à préciser que la modernisation se poursuivra coûte que coûte, que la commercialisation devienne ou non réalité.

J'aimerais vous parler pendant un instant de la modernisation. Je me contenterai de traiter de la rationalisation, car l'acquisition technologique est déjà bien avancée. Ce volet de la modernisation est bien financé et ne suscite aucune controverse particulière.

[Texte]

The problem with the air navigation system right now in our facilities is that traffic patterns in this country have changed dramatically since economic deregulation took place back in 1984-85. We now have hub airports and a lot of regional carriers that we didn't have before. That means that in a lot of cases now the facilities we have and the services we are providing are not justified by the traffic levels. It also means that air traffic services personnel, controllers and flight service specialists, are deployed inefficiently. We have the right number, but they are not in the right places.

[Traduction]

Le problème lié aux installations actuelles du SNA vient de ce que, bien souvent, les niveaux de trafic ont énormément changé depuis l'entrée en vigueur de la déréglementation économique en 1984-1985. Il existe désormais des aéroports plaques tournantes et un grand nombre de transporteurs régionaux qui n'existaient pas auparavant. Il s'ensuit que, dans de nombreux cas, les niveaux de trafic ne justifient pas les installations dont nous disposons et les services que nous offrons. Il s'ensuit également que le personnel des services de contrôle aérien, comme les contrôleurs et les spécialistes des services de vol, est déployé de façon inefficace. Nous avons les effectifs suffisants, mais ils ne se trouvent pas au bon endroit.

• 1545

So the minister has decided that we will be absolutely rigorous in providing services based on the traffic criteria that are on the chart before you.

C'est pourquoi le ministre a décidé de faire preuve d'une grande rigueur en offrant des services fondés sur les critères en matière de trafic qui se trouvent dans le tableau que vous avez sous les yeux.

Just to explain this chart, on the left side you see the total number of annual movements at a given airport. Along the bottom axis are the number of scheduled air carrier movements. You will see that for above 60,000 annual movements a control tower is required for safety. Below 60,000, somewhere between 20,000 and 40,000, depending upon the number of air carrier movements, we will put in a flight service station to provide information to the pilots and vehicle control, and that sort of service. Below that line we do not need any facility at an airport. The traffic is so light that pilots simply fly the published procedures and they communicate on a common frequency to tell each other where they are and what they are doing. In other words, they provide their own separation. Those are the criteria we are using across the country to decide what level of service will be provided at a given airport.

Quelques explications. À gauche se trouve le nombre total des mouvements annuels dans un aéroport donné. L'axe horizontal correspond au nombre de mouvements des transporteurs aériens réguliers. Vous constaterez que pour environ 60 000 mouvements annuels, une tour de contrôle est nécessaire pour assurer la sécurité. Lorsque les mouvements annuels se situent entre 20 000 et 40 000, en fonction du nombre de mouvements des transporteurs, une station d'information de vol fournit les renseignements aux pilotes et assure le contrôle des véhicules, ou offre d'autres services de ce genre. En deçà de ce nombre, il est inutile de disposer d'une installation à l'aéroport. La circulation aérienne est si faible que les pilotes se contentent d'appliquer les procédures publiées et communiquent sur une fréquence commune pour s'informer les uns les autres de leur localisation et de leurs intentions. Autrement dit, ils se chargent eux-mêmes de respecter les distances nécessaires. Voilà les critères que nous appliquons dans tout le pays pour déterminer le niveau de service qui sera offert dans un aéroport donné.

The impact across the country of deciding rigorously to enforce those standards is that two control towers will be converted to flight service stations and nine control towers will be closed. We will retain in this country 43 control towers. We will convert one flight service station to a community airdrome radio station, which is a facility that we use in the north, and we will close approximately 64 flight service stations and retain 38 flight service stations.

Les répercussions dans le pays de l'application rigoureuse de ces normes sont les suivantes: deux tours de contrôle seront converties en stations d'information de vol et neuf autres seront fermées. Nous conserverons 43 tours de contrôle dans tout le pays. Nous convertirons une SIV en une station radio d'aérodrome communautaire, soit une installation que nous utilisons dans le Nord, et nous fermerons environ 64 stations d'information de vol, n'en conservant ainsi que 38.

I should mention that 13 of the flight service stations that are being retained are being retained for overriding safety considerations or because they are in remote communities. They are the exceptions to the traffic rule that I mentioned just before.

Je signale que sur le nombre de stations d'information de vol qui sont maintenues, 13 le sont pour des questions de sécurité primordiales ou parce qu'elles se trouvent dans des régions éloignées. Ce sont les seules exceptions à la règle du trafic dont je viens tout juste de parler.

The important thing here is that safety is not affected. The standards have been well established over the years. The service is provided commensurate with the traffic, and services at the sites that are closed continue to be available remotely either by radio or by telephone.

Fait important à noter, cela n'aura aucune répercussion sur la sécurité. Les normes ont été bien établies au fil des ans. Les services offerts sont en fonction du trafic, et les services aux emplacements qui seront fermés continueront d'être fournis à distance, soit par radio, soit par téléphone.

That is all I wanted to say on modernization, but we will be pleased afterwards to answer any questions you might have.

Voilà tout ce que j'avais à dire sur la modernisation, mais nous répondrons volontiers à toutes vos questions à la fin de notre exposé.

[Text]

I would like now to turn to the commercialization study, because this is a very important issue for this committee to know and understand.

In the federal budget of February this year, Transport Canada had as its initiative in the budget pronouncement the following statement:

In order to improve efficiency and achieve long-term savings, Transport Canada will review the potential for commercialization of a number of its major activities, such as the air navigation system, in close consultation with affected parties.

Other commercialization initiatives are under way in the department. The air navigation system is the one I will discuss today.

What is the rationale for considering the commercialization of the system? First, our users have expressed a great deal of concern about the quality and level of service provided and the very high cost of the delays that are occasionally encountered because of our budget constraints.

Second, these associations recommended to the minister that this question be studied in detail. The associations that made this recommendation were a rather interesting combination of industry associations and labour associations, specifically the Air Transport Association of Canada, representing the air carriers; the Canadian Business Aircraft Association, representing the corporate operators; the Canadian Airline Pilots Association and the Canadian Air Traffic Control Association, representing the pilots and the air traffic controllers respectively.

• 1550

In addition to that, a number of reports and studies, including the Royal Commission on Passenger Transportation, recommended that the commercialization of this system be examined. We also have a great deal of international experience to base our studies on, and while international experience is not necessarily directly translatable to this country, it is of interest to observe.

The other fundamental reason why commercialization is being studied is shown on this chart. On the left you will see a scale starting at 100. We have normalized these two curves to 100 in 1986-87. The top curve, the red one, represents traffic as it has grown since that time and as it is predicted to grow until the turn of the century. The green line is the budget of Transport Canada, Aviation. You can see, obviously, that the green line, the budget line, while it has had its ups and downs, essentially is still at the same level it was at in 1986-87. It is a no-growth budget. The traffic, however, has continued to increase. In spite of the recession—you can see the dip caused by the recession—it is now coming back and is forecast to continue.

It means that either we're doing a magnificent job here for less money or that we're not providing the same service, and I'm afraid that it's the latter. The service level has been reduced and we are beginning to fall behind in the technology that is required to meet the users' requirements.

[Translation]

Je voudrais parler maintenant de l'étude de la commercialisation du SNA, car il importe que votre comité en comprenne bien tous les aspects.

Dans le cadre du budget fédéral de février dernier, Transport Canada s'est vu confier l'initiative suivante:

Pour accroître l'efficacité et réaliser des économies à long terme, Transports Canada examinera la possibilité de commercialiser certaines de ses principales activités, comme le système de la navigation aérienne, en consultation étroite avec les parties concernées.

D'autres initiatives en matière de commercialisation sont en cours au ministère. Je me contenterai de parler aujourd'hui du système de navigation aérienne.

Sur quoi se fonde le projet de commercialisation du système? Tout d'abord, nos utilisateurs ont exprimé de vives inquiétudes au sujet de la qualité et du niveau de services offerts, outre le coût très élevé des retards qui se produisent à l'occasion en raison de nos compressions budgétaires.

En second lieu, ces associations ont recommandé au ministre d'étudier la question en détail. Les auteurs de cette recommandation représentaient un échantillon assez intéressant d'associations professionnelles et syndicales, notamment l'Association du transport aérien du Canada, qui représente les transporteurs aériens; la Canadian Business Aircraft Association, qui représente les exploitants d'avions d'affaires; l'Association canadienne des pilotes de ligne et l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, qui représentent les pilotes et les contrôleurs aériens respectivement.

En outre, un certain nombre de rapports et d'études, et notamment le rapport de la Commission royale d'enquête sur le transport des passagers, ont recommandé que l'on envisage la commercialisation de ce système. Nous pouvons également fonder nos études sur une vaste expérience à l'échelle internationale, et, même si cette dernière n'est pas nécessairement applicable directement dans notre pays, son examen présente toutefois un intérêt.

L'autre raison fondamentale pour laquelle envisager la commercialisation du système figure sur ce tableau. À gauche se trouve une échelle qui commence au chiffre 100. Nous avons normalisé les deux courbes à 100 en 1986-1987. La courbe supérieure, en rouge, correspond à l'augmentation du trafic depuis cette époque et aux prévisions de croissance jusqu'à la fin du siècle. La courbe verte correspond au budget de Transports Canada Aviation. Comme vous pouvez le voir, il est évident que la courbe verte, celle du budget, malgré quelques fluctuations, est pratiquement au même niveau qu'en 1986-1987. C'est un budget sans croissance. Par contre, le trafic a augmenté continuellement. Malgré la récession—exprimée par la baisse brutale de la courbe au milieu du graphique—il y a une reprise, et les mouvements continueront d'augmenter, d'après les prévisions.

Autrement dit, ou bien nous faisons un travail extraordinaire avec moins de fonds, ou bien nous n'offrons plus les mêmes services, et je crains bien que ce ne soit le dernier cas. Le niveau de service a diminué, et nous commençons à prendre du retard dans l'acquisition de la technologie nécessaire pour répondre aux besoins des utilisateurs.

[Texte]

What are the characteristics of a commercialized air navigation system? If it is going to work at all, it needs to be free to manage its resources and its people. It has to be responsive to the needs of the users, and the users are many and varied in this country. It must be able to procure its equipment and its technology using commercial principles, and it needs to be able to access capital markets to fund those procurements, because the competition for funds in the Government of Canada is very tight, as you know all too well, and the money is simply not available to keep the technology up to date.

It needs to be able to make rapid use of that new technology, and we spoke earlier about satellite navigation and new ways of controlling traffic and managing traffic.

It should be funded by those who use the service, and this is a principle that has received wide acceptance among the aviation community. It needs to be operated in a businesslike way. We try to do our best, but we are not a business. It needs to be accountable to its owners and customers.

There are some fundamental principles, and these are two of the fundamental principles that we keep foremost in our mind during this study. First of all, obviously safety must not be compromised. The Minister of Transport will, and always will, be responsible for ensuring that the system is safe, and there should not be a negative impact on commercial or recreational aviation in Canada. In other words, we do not want to put up new hurdles and new financial barriers that will slow the growth of those two sectors of the aviation business.

There are some public interest considerations as well that we keep in mind as we are progressing in this study. The public interest certainly does not require that the government own and operate this system, but it does require that the government ensures that the air navigation system exists, that it is safe, and that it contributes to national transportation efficiency.

The public interest also requires that the air navigation system provides equitable access to all users without any discrimination and that remote communities receive appropriate services. There are some communities in this country where access is by air only, and while it certainly would not be a profitable endeavour to provide services in those communities, it is absolutely essential.

[Traduction]

Quelles sont les caractéristiques d'un service de navigation aérienne commercialisé? Pour obtenir les résultats escomptés, le système doit être assez souple en matière de gestion du personnel et des ressources. Il doit répondre aux besoins des usagers, lesquels sont nombreux et ont des intérêts divers dans le pays. Il doit être en mesure d'acheter son matériel et sa technologie selon des principes commerciaux et avoir accès aux marchés financiers de capitaux pour financer ses achats, car la concurrence est vive pour l'obtention de fonds au gouvernement du Canada, comme vous ne le savez que trop bien, et nous n'avons tout simplement pas de ressources suffisantes pour suivre l'évolution technologique.

Le système doit pouvoir mettre rapidement en oeuvre cette nouvelle technologie, et nous avons parlé plus tôt de la navigation par satellite et des nouvelles méthodes de contrôle de la circulation aérienne.

Il doit être financé par les usagers du service, et ce principe a été accepté par la majorité des intéressés dans le milieu de l'aviation. Il doit être exploité selon une approche fondée sur les pratiques commerciales. Nous faisons notre possible, mais nous ne sommes pas une entreprise commerciale. Enfin, le système doit rendre des comptes à ses propriétaires et à sa clientèle.

Il y a certains principes fondamentaux à respecter, et deux d'entre eux notamment sont au coeur de nos préoccupations dans le cas de cette étude. Tout d'abord, il est évident que la sécurité ne doit pas être compromise. Le ministre des Transports est et continuera d'être responsable de la sécurité du système, dont la commercialisation ne doit avoir aucune répercussion néfaste sur l'aviation commerciale ou récréative au Canada. Autrement dit, nous ne voulons pas créer de nouveaux obstacles et de nouveaux problèmes financiers qui freineront la croissance de ces deux secteurs du monde de l'aviation.

Nous avons également à coeur certaines considérations liées à l'intérêt public dans le cadre de cette étude. L'intérêt public n'exige certes pas que le gouvernement soit le propriétaire exploitant du système, mais il commande que le SNA demeure, soit sûr et contribue à l'efficacité du transport sur le plan national.

Dans l'intérêt public, il faut également que le système de navigation aérienne offre un accès équitable à l'ensemble des usagers sans la moindre discrimination et que les collectivités des régions éloignées reçoivent des services adéquats. Il existe dans notre pays certaines localités qui ne sont accessibles que par avion, et même s'il n'est pas rentable d'offrir des services dans ces collectivités, c'est absolument essentiel.

• 1555

International obligations obviously must be fulfilled. As many of you know, we are responsible for control of the western half of the North Atlantic ocean where almost all of the Europe-North America traffic passes every day.

Sovereignty and security needs must be met. There must be no abuse of monopoly position, because this air navigation service, almost by definition, will be a monopoly. The ANS must remain Canadian owned and Canadian controlled.

Il faut de toute évidence remplir nos obligations internationales. Comme bon nombre d'entre vous le savent, nous sommes responsables du contrôle de la partie occidentale de l'océan Atlantique Nord, où passe tous les jours pratiquement tout le trafic aérien entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Il faut respecter la souveraineté et la sécurité du pays. Il faut faire en sorte que la situation de monopole ne conduise à aucun abus, car ce service de navigation aérienne, presque par définition, sera un monopole. La propriété et le contrôle du SNA doivent demeurer canadiens.

[Text]

With all of those principles in mind, the process that we followed to study this question involved analytical work, research studies, discussion papers and so on, and principally wide consultation with users, with unions, with our own employees, and with any other interested parties who use the system or who are interested in the system.

The determination of the organizational choice for this commercial entity will be based, we sincerely hope, on a consensus of government and the aviation community. We are doing this in a little bit different way. We are not putting together a proposal, putting it out on the table and saying to the community, "What do you think of it?" We have the aviation community at the table with us and we are jointly developing this proposal to make recommendations to the minister.

There are a number of options for commercializing a system like this. The range is shown on this next chart. Departmental options would include a special operating agency, or a government-owned, company-operated entity. The more arm's-length options include the subsidized crown corporation or a commercial crown corporation, and then you move to private sector forms, which would be things like a mixed enterprise that would be partly owned by the government, partly by the public, a not-for-profit corporation, something like a public utility, or a completely private for-profit company.

Those three arrows that you see there represent the result of our initial discussions with the aviation community. We reached a consensus very early in this process that those three models, the commercial crown corporation, the mixed enterprise, and the not-for-profit corporation, would be the focus of our study. None of the others are necessarily excluded, but we are studying those three forms in detail.

We looked, as I said earlier, at international experience around the world. There are some common characteristics that we thought were useful to keep in mind. Throughout the world the organizational form almost exclusively is a government-owned business. Legislation in all countries is very careful to define the powers of the minister, whatever minister it might be, who would be responsible for this corporation. An effective board of directors is absolutely essential, and there must be a strong consultation mechanism with the users of the system. That's one of the ways that the monopoly aspect is controlled.

The pricing structure for user fees in all cases makes some accommodation to general aviation, recreational aviation, the private owner and pilot who really can't afford to pay all that much for this service. Profits are restricted in some way or another.

This next chart simply shows the countries that have already commercialized their air navigation system and what kind of an entity they have developed. You can see that most of them are government-owned corporations, with the exception of Switzerland and Austria. The United States are still studying this question. They have made no decisions yet and they have not introduced any legislation into Congress yet.

[Translation]

En gardant tous ces principes à l'esprit, nous avons procédé de la façon suivante pour entreprendre cette étude: travail d'analyse, recherches, documents de travail, etc., et surtout consultation à grande échelle des utilisateurs, des syndicats, des employés du ministère et d'autres parties intéressées qui utilisent le système ou s'y intéressent.

Le choix du mode d'organisation de cette entité commerciale se fondera, du moins nous l'espérons, sur un consensus entre le gouvernement et la communauté aéronautique. À cet égard, nous procédons de façon quelque peu différente. Nous n'avons pas formulé de proposition en vue de la soumettre aux intéressés en leur disant: «Qu'en pensez-vous?» Nous discutons directement avec les représentants du monde de l'aviation et élaborons ensemble cette proposition en vue de faire des recommandations au ministre.

Il existe diverses options de commercialisation d'un système semblable. Elles sont énumérées dans le document. Parmi les options ministérielles se trouve un organisme de service spécial, ou un organisme public géré sous contrat. Parmi les options relatives à un contrôle à distance, mentionnons la société d'État subventionnée ou la société d'État à vocation commerciale. Viennent ensuite les options relatives au secteur privé, qui englobent des options comme l'entreprise mixte qui appartiendrait en partie au gouvernement, en partie au public, une société à but non lucratif, sur le modèle d'un service d'utilité publique, ou, enfin, une société entièrement privée à but lucratif.

Les trois flèches que vous voyez sur cette liste correspondent aux fruits de nos discussions préliminaires avec la communauté aéronautique. Nous nous sommes entendus dès le début des consultations pour concentrer notre étude sur ces trois options: la société d'État à vocation commerciale, l'entreprise mixte et la société à but non lucratif. Nous n'excluons pas automatiquement les autres options, mais nous avons décidé d'examiner ces trois-là en détail.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons étudié l'expérience à l'échelle internationale. Il existe certaines caractéristiques communes qu'il nous a paru utile de noter. Dans le monde entier, le modèle d'organisation choisi est presque toujours celui de la société d'État. Dans tous les pays, la législation définit soigneusement les pouvoirs du ministre, quel qu'il soit, qui sera responsable de cette société. Un conseil d'administration efficace est essentiel, et il faut mettre en place un solide mécanisme de consultation des usagers du système. C'est l'une des façons de contrôler le monopole.

La structure des prix, en ce qui a trait aux frais d'utilisation, doit toujours accommoder l'aviation générale, l'aviation récréative, le propriétaire privé et les pilotes qui n'ont pas les moyens de payer un prix excessif pour ce service. Les bénéfices sont limités d'une façon ou d'une autre.

Le tableau suivant indique les pays qui ont déjà commercialisé leur système de navigation aérienne et le type d'entreprise qu'ils ont choisi. Comme vous pouvez le voir, il s'agit la plupart du temps de sociétés d'État, à l'exception de la Suisse et de l'Autriche. Quant aux États-Unis, la question est encore à l'étude. Ils n'ont pas encore pris de décision, et aucune loi n'a encore été proposée au Congrès.

[Texte]

[Traduction]

The next vital question that is always asked of us is what's it going to cost the user? What we did was take a number of examples from around the world using the methods commonly used to establish user fees and we asked what kind of fees we would need to charge in a commercialized environment to generate more or less the same revenue that the ticket tax does today.

Vient ensuite la question cruciale qu'on nous pose toujours: combien cela va-t-il coûter aux usagers? Nous nous sommes inspirés d'un certain nombre d'exemples de pays qui appliquent des méthodes de perception de frais d'usagers, couramment utilisées, pour déterminer ce que nous devrions exiger, après la commercialisation, pour parvenir à peu près aux mêmes recettes que celles générées à l'heure actuelle par la taxe sur les billets d'avion.

• 1600

These are illustrative only, and I make that very clear. They are charges that a commercialized entity might adopt, but the actual structure of those charges would have to be decided by the entity itself.

Je tiens à préciser ici qu'il ne s'agit là que d'exemples. Une entité commerciale pourrait exiger de telles redevances, mais il lui appartiendra de décider de la structure réelle de ces redevances.

The ticket tax would be replaced. It would be repealed—this is the assumption—and it would be replaced by an en route charge and a system-wide terminal area charge. In other words, for flying from A to B, the user would pay a charge based on mileage. Then for landing at B, he would pay a charge based on the air traffic control services he received in the terminal area.

La taxe sur les billets devrait être remplacée par une redevance pour les services en route et une redevance de contrôle terminal. Autrement dit, pour se rendre du point A au point B, l'utilisateur devrait verser une redevance calculée sur la distance parcourue. Puis, pour un atterrissage au point B, il verserait une autre redevance, au titre des services de contrôle de la circulation aérienne reçus dans la région terminale.

Just as a matter of illustration then, if you look at this first chart, this is a representative comparison of what might be charged for terminal air traffic services in various countries for various types of airplanes. These, by the way, are generally based on some formula that relates to the gross weight of the airplane. Obviously, that means that the larger airplanes, which carry more passengers, pay more.

Pour illustrer mes propos, je vous invite à consulter le premier tableau, qui dresse la comparaison des redevances exigées par différents pays, pour différents types d'avions. Soit dit en passant, ces redevances sont généralement calculées en fonction d'une formule liée à la masse brute de l'avion. Ce faisant, plus l'avion est gros, plus il transporte de passagers et plus la redevance que doit payer le transporteur est élevée.

You can see here that, for example, a Boeing 747 in Canada would pay a terminal charge of \$829, and in the other countries he would pay something not too far from that, some more, some less. For an A-320 airbus, that same charge would be \$375 and for a Dash 8, \$177. Again, the comparison with the other countries is there, illustrative only, just to let the people we are dealing with know that the charges are not going to be outlandish. In fact, in most cases it will probably be a bit less than in other countries.

Comme vous le voyez dans cet exemple, pour un Boeing 747 au Canada, la redevance de contrôle terminal serait de 829\$, c'est-à-dire à peu près la même chose que dans les autres pays. Pour un Airbus A-320, il en coûterait 375\$, et pour un Dash 8, 177\$. Je le répète, cette comparaison avec les autres pays n'est donnée qu'à titre d'exemple afin de bien montrer aux gens avec qui nous traitons que les redevances au Canada ne seront pas incongrues. En fait, dans bien des cas, elles seront même légèrement inférieures à celles exigées ailleurs dans le monde.

The next chart looks at en route charges, and these are charges in Canadian dollars per hundred kilometres flown. Here you can see that the charges in Canada for those three representative airplanes would be much less per hundred kilometres than they are in other countries. I suppose the reason for that is fairly obvious. Airplanes in Canada fly much greater distances than they do in other countries so we can afford to charge a lower rate per hundred kilometres and still generate the revenue.

Le tableau suivant présente les redevances de services en route, qui sont exprimées en dollars canadiens par cent kilomètres parcourus. Comme vous pouvez le constater, au Canada, les redevances imposées pour les trois avions de l'exemple seraient inférieures à celles exigées dans d'autres pays. La raison en est relativement évidente. Au Canada, les avions franchissent des distances bien plus grandes que dans d'autres pays, de sorte que nous pouvons nous permettre d'imposer un taux inférieur aux cent kilomètres parcourus, car nos recettes n'en pâtiraient pas.

Now, regarding the considerations I spoke of before with respect to general aviation—and here again I am talking about private owners and operators—it is necessary to make some consideration so as to not inhibit the growth of this sector of aviation. Some countries waive or reduce charges for general aviation. For example, in Germany, if the airplane weighs less than two tonnes, there is no charge. Some other countries simply use fuel taxes to cover the fees for general aviation. For

Pour en revenir à ce que je disais un peu plus tôt à propos de l'aviation générale—c'est-à-dire des exploitants et des propriétaires privés—il nous faut veiller à ne pas entraver l'expansion de ce secteur de l'aviation. Certains pays éliminent ou réduisent les redevances dans le cas de l'aviation générale. C'est par exemple le cas de l'Allemagne, où les avions de moins de deux tonnes sont exonérés de redevances. Certains pays appliquent des taxes sur le carburant, comme l'Australie, et à

[Text]

example, the United States proposes that and in Australia they do that. In Canada, general aviation aircraft do pay a fuel tax today. Some countries have an annual fee. That is the case in New Zealand where an owner would pay, say, \$150 for a year's pass.

I would like to just briefly tell you how we consulted and what the results of those consultations are. The first thing we did was establish in Ottawa an advisory committee. I spoke of that earlier. It includes representatives of the entire aviation community, all of the unions that represent our employees, and users of the system. It is a group of about 20 members, and we are attempting to jointly develop the proposal that we will present to the minister sometime later on this fall.

We also set up working groups and panels under that committee structure. We also had a steering committee of government people so that we had the Department of Finance, the Treasury Board, and the Privy Council Office people with us right from the start.

We issued a number of discussion papers and a booklet; this is the booklet here, which outlines the proposal, the issues we need to have discussed for commercialization, and there are a number of other working papers that go with that. We have a number of copies of those and if anyone would like copies, please help yourself.

We also invited people, having distributed these booklets and these discussion papers, to give us their comments. We had a questionnaire in the booklet that we asked to have filled out, we invited people to phone in to our computerized bulletin board system, to fax us or to mail their comments to us, and then we actually went out into the regions and held public consultation sessions across the country to talk to the aviation industry. This chart shows you where we went, from Halifax, Gander, and points west. We finished our sessions on September 20 in Montreal. We had regional aviation associations sponsor these sessions and draw a crowd for us and we made our presentations, answered questions, and invited comment. We got a very good response and good feedback.

Let me just go through some of the preliminary results of these consultations. We have not yet analysed all of the comments; we are doing that now. In general I can say the concept is accepted by the aviation community across the country. There is a consensus that it is time to commercialize the system, but there are mixed views of course on how to do it and what exact form that commercial entity should take.

[Translation]

présent les États-Unis, qui se proposent d'adopter la même méthode. Au Canada, à l'heure actuelle, les aéronefs de l'aviation générale sont frappés d'une taxe sur le carburant. Dans certains pays, la redevance est annuelle. C'est le cas de la Nouvelle-Zélande, où un propriétaire peut, par exemple, avoir à payer 150\$ pour toute une année.

Je vais à présent rapidement vous parler de nos consultations et de ce qu'elles ont donné. Tout d'abord, nous avons mis sur pied un comité consultatif, à Ottawa. Mais je vous en ai parlé un peu plus tôt. Celui-ci est composé de représentants du milieu de l'aviation, des syndicats qui représentent nos employés et des utilisateurs du système. Il s'agit d'un groupe d'une vingtaine de membres, et nous nous efforçons, tous ensemble, de préparer une proposition que nous soumettrons au ministre un peu plus tard cet automne.

Nous avons également mis sur pied des groupes de travail et de discussion qui dépendent de ce comité. Par ailleurs, il y a un comité directeur composé de représentants du gouvernement, de sorte que, depuis le début, nous avons à nos côtés des gens du ministère des Finances, du Conseil du Trésor et du Conseil privé.

• 1605

Nous avons produit un certain nombre de documents de travail, ainsi qu'un livret, que j'ai ici, et qui décrit la proposition, les questions abordées dans le cadre de la commercialisation, et qui s'accompagne de plusieurs documents de travail. Nous en avons plusieurs exemplaires pour vous-mêmes et pour toute personne qui serait intéressée; alors n'hésitez pas à vous servir.

Après avoir distribué tous ces livrets et documents de travail, nous avons invité un certain nombre de personnes à nous faire part de leurs réactions. Le livret contenait d'ailleurs un questionnaire que nous les avons invités à remplir, et nous avons aussi demandé aux gens de nous faire part de leurs commentaires en appelant notre babillard électronique, en nous envoyant une télécopie ou en nous écrivant, et nous nous sommes même rendus dans les régions, où nous avons tenu des séances de consultation publique un peu partout, pour rencontrer les gens du milieu. Comme vous pouvez le voir d'après ces tableaux, nous sommes allés de Halifax à Gander, puis en différents endroits dans l'Ouest, avant de terminer notre périple à Montréal, le 20 septembre dernier. Dans chaque cas, des associations aéronautiques régionales ont organisé ces séances et rassemblé des gens qui ont pu entendre nos exposés, nous poser des questions et nous faire part de leurs commentaires. Les réactions ont été très bonnes, et les gens en ont retiré une bonne impression.

Permettez-moi de vous donner quelques résultats préliminaires de ces consultations. Nous n'avons pas fini d'analyser tous les commentaires qui nous ont été faits, mais nous nous y attachons. Dans l'ensemble, je peux affirmer que le milieu de l'aviation accepte le concept de la commercialisation. Il se dégage un consensus sur le fait qu'il est temps de commercialiser le système, mais les opinions sont partagées sur la façon de s'y prendre ainsi que sur la forme exacte que devrait revêtir l'entité commerciale.

[Texte]

There were concerns expressed on the user fees, of course—I've already dealt with that—and with the structure of the board of directors. Airports, regional carriers, and general aviation all had concerns about levels of service to their airports, to remote communities, and to general aviation. There was a concern we were moving too fast on these initiatives; I guess this is the normal thing when major changes are being proposed.

Some of the issues that relate to the various options we're studying, I think, are of interest. The not-for-profit option has strong support from those four associations that I mentioned initially proposed this study. And now very recently the Canadian Owners and Pilots Association, representing general aviation, has indicated its support as well. This group has made a detailed proposal for a not-for-profit, public utility type of corporation. It proposes the corporation would have a board of 13, nominated from the stakeholders and users. Four would be nominated by the Air Transport Association of Canada, who are the major users of the system. There would be one board member each from the air traffic control union, the pilots' union, the Business Aircraft Association, the Owners and Pilots Association, and from the government, the Department of Transport. The chief executive officer and three directors at large would then be chosen by the board.

The regional carriers also seem to support the not-for-profit corporation, provided they are also represented on the board. We have to be careful that this board of directors does not get too large.

That's one of the proposals—only one proposal—that has been put forward by some of the members of our advisory committee.

There are others who think this commercial entity should be for profit, for various reasons, not the least of which is that it drives efficiency. There is support for full or at least partial privatization on a for-profit basis from organizations like the local airport authorities and from the aerospace industry, and some others. So one could envisage that there might be a sale of the system by tender or by share offering. And of course we are told by our financial advisers that before you can do such a thing as public share offering you have to make sure ANS is an attractive investment and it's a going concern.

• 1610

There is an interest expressed in outright purchase, and there's concern that a sale or lease to a consortium would not be fair unless we had some sort of open bidding process.

Another issue that has arisen is the composition of the board of directors. In some countries the stakeholders and the users are not represented on the board at all; by design, the board is composed of business people from other fields and also from government representation and so on. It depends on the model that is chosen. In fact, in our case we found that the local airport authorities and the aerospace industry, among others, do not want to see users on the board of directors.

[Traduction]

Bien sûr, d'aucuns ont exprimé des préoccupations au sujet des redevances d'utilisation—nous en avons déjà parlé—et de la structure du conseil d'administration. Les représentants des aéroports, des transporteurs régionaux et de l'aviation en général se sont dits inquiets au sujet du niveau de service offert à leurs aéroports, en région éloignée, ainsi qu'à l'aviation générale. Certains ont dit craindre que les choses n'aillent trop vite, mais je pense que c'est tout à fait normal dès qu'il est question d'apporter un changement en profondeur à quoi que ce soit.

Certains des aspects ayant trait aux différentes options que nous étudions présentent, selon moi, un certain intérêt. L'option de l'organisme à but non lucratif fait l'objet d'un appui marqué de la part des quatre associations qui ont proposé cette étude à l'origine. Tout récemment, la Canadian Owners and Pilots Association, qui représente l'aviation en général, a signalé son appui. Ces différents groupements ont formulé une proposition détaillée portant sur la création d'une société d'État, de type service public, à but non lucratif. Celle-ci serait coiffée par un conseil de 13 membres, nommés parmi les parties prenantes et les usagers. Quatre viendraient de l'Association des transports aériens du Canada, qui est le principal usager du système. Le syndicat des contrôleurs de la circulation aérienne, celui des pilotes, la Business Aircraft Association, la Owners and Pilots Association ainsi que le ministère des Transports auraient tous un représentant à ce conseil. Enfin, il y aurait un directeur général et trois directeurs choisis par le conseil.

Les transporteurs régionaux semblent également appuyer l'option de l'organisme à but non lucratif, à condition qu'ils soient représentés au conseil. Par contre, nous devons veiller à ce que celui-ci ne devienne pas trop gros.

Voilà une des propositions—une seule—qui a été formulée par certains des membres de notre comité consultatif.

D'autres estiment que cet organisme commercial devrait être à but lucratif, pour différentes raisons, notamment, et non la moindre, pour des questions de rentabilité. Les autorités aéroportuaires locales, l'industrie aérospatiale et quelques autres appuient la privatisation complète ou partielle du système, selon un modèle à but lucratif. La vente du système pourrait se faire par appel d'offres ou émission d'actions publiques. Mais bien sûr, nos conseillers financiers nous ont rappelé qu'avant d'émettre des actions publiques, il faut veiller à ce que le SNA représente un investissement intéressant, ce à quoi nous veillerons.

Les gens se montrent intéressés par la vente à forfait et craignent que la vente ou la location à un consortium ne soit pas équitable, raison pour laquelle ils souhaitent un processus de vente par appel d'offres ouvert.

Entre autres points à régler, mentionnons la composition du conseil d'administration. Dans certains pays, les parties prenantes et les usagers ne sont pas du tout représentés au conseil, qui est composé de gens d'affaires venant d'autres domaines, de même que de représentants du gouvernement, entre autres. Tout dépend du modèle que l'on retiendra. En fait, en ce qui nous concerne, nous avons constaté que les autorités aéroportuaires locales et l'industrie aérospatiale, entre autres, s'opposent à ce que les usagers soient représentés au conseil d'administration.

[Text]

Another issue is that some of the airport operators would like to operate their own control towers. They believe that the local air navigation services at the airport should be part of the airport responsibility. In fact, in Canada today there is one airport that has a private air traffic control tower, which is Portage la Prairie in Manitoba, where we licensed a contractor to provide air traffic services to the Department of National Defence training program there.

Whether or not the employees will have the right to strike is a concern. Most of the opinion we have is that if they are not public servants, then they will have the right to strike.

GA of course are very concerned that they're going to be hit double, because they're already paying an excise tax on the fuel they use and then they're going to be asked to pay user fees as well.

We found that the crown corporation option was not very popular, especially in western Canada, but I might add that many of the current employees favour the crown corporation because it is a convenient way to transfer their pension benefits and their pay and so on.

Those are some of the results of the consultation process.

On the next steps that we now need to take, insofar as modernization is concerned we will continue with the planned modernization of the system, the infusion of new technology, as best we can within the budget constraints and with the rationalization of the system as I've mentioned to you.

For commercialization, we now must analyse public and employee comments as a result of our consultation efforts, and we have to achieve consensus among our advisory committee and the aviation community at large on the pros and cons of each of the three options that we're studying in detail. Then we intend to present our report and recommendation to the minister sometime in November.

The last chart is simply a timetable. Please don't hold me to this, because we have been told by almost everyone who has seen this that it is extremely optimistic—and it is. We finished our consultations as of the end of September. We are now analysing and preparing our report this month. We will make our recommendation to the minister in the form of a report from the advisory committee and a memorandum to cabinet in November. We hope that the minister will give us his blessing and will take that to cabinet and get a favourable decision so we can have included in the budget of 1995, if it is in February, the decision that we are going to commercialize this enterprise. Legislation would be drafted during 1995, and hopefully introduced, and the most optimistic and absolutely earliest possible start for a new corporation would be April 1996.

Mr. Chairman, thank you very much for your attention. We shall be pleased to answer any questions that you or your members might have.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Wightman, for your very thorough report.

I shall entertain questions from my colleagues. Mr. Paré.

[Translation]

Il y a également la question des exploitants d'aéroports qui voudraient exploiter leurs propres tours de contrôle. Ils estiment que les services locaux de navigation aérienne devraient relever de l'aéroport. D'ailleurs, il y a actuellement un aéroport au Canada qui est doté d'une tour de contrôle privée; il s'agit de Portage la Prairie, au Manitoba, qui a une licence d'exploitation privée pour offrir des services de circulation aérienne aux appareils qui volent dans le cadre du programme de formation de la Défense nationale.

On s'inquiète également de savoir si les employés auront le droit de grève. Dans l'ensemble, les gens estiment que s'ils ne sont plus des fonctionnaires, alors ils auront le droit de faire la grève.

Bien sûr, les représentants de l'aviation générale craignent d'être doublement frappés, parce qu'il y a déjà la taxe sur le carburant et que, désormais, on risque de leur demander de payer des redevances d'utilisation.

Nous avons constaté que l'option société d'État n'est pas populaire, spécialement dans l'Ouest, mais je dois ajouter que les employés actuels penchent en faveur de cette formule, qui, pour eux, serait la plus pratique pour le transfert de leur fonds de retraite, pour leur rémunération et pour le reste.

Je viens donc de vous dresser un tableau des résultats de nos consultations.

Pour ce qui est des prochaines étapes que nous devons franchir, au chapitre de la modernisation, nous allons poursuivre la restructuration prévue du système, adopter de nouvelles technologies, dans les limites que nous imposent les contraintes budgétaires, et poursuivre la rationalisation du système dont je vous ai parlé.

Pour ce qui est de la commercialisation, nous devons commencer par analyser les réactions du public et des employés, à la suite de nos consultations, et nous devons réaliser un consensus entre le comité consultatif et le milieu de l'aviation en général à propos des avantages et des inconvénients que présente chacune des trois options à l'étude. Par la suite, c'est-à-dire en novembre, nous soumettrons au ministre notre rapport et nos recommandations.

La dernière planche est un calendrier. De grâce, ne m'invitez pas à en faire une promesse, parce que tous ceux qui l'ont vu l'ont jugé extrêmement optimiste, ce qui est le cas. Nous avons terminé nos consultations à la fin de septembre. Ce mois-ci, nous allons analyser et préparer notre rapport. Nous formulerons nos recommandations au ministre sous la forme d'un rapport du comité consultatif et d'un mémoire au Cabinet en novembre. Nous espérons que le ministre nous donnera sa bénédiction et qu'il obtiendra un avis favorable du Cabinet après lui avoir soumis le dossier, afin que nous puissions inclure les coûts de l'opération dans l'exercice budgétaire de 1995, c'est-à-dire en février. La loi devrait être rédigée et présentée au cours de l'année 1995, si bien que, selon le scénario le plus optimiste, la nouvelle société du SNA pourrait, au plus tôt, être mise sur pied en avril 1996.

Merci, monsieur le président, de votre attention. Nous sommes prêts à présent à répondre à toutes les questions que vous-même et les membres du comité voudrez bien nous poser.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wightman, de ce rapport très détaillé.

J'invite mes collègues à poser leurs questions. Monsieur Paré.

[Texte]

[Traduction]

M. Paré: Monsieur le président, j'aurais souhaité qu'on aborde peut-être la question dont on avait convenu à l'ordre du jour, et qu'on parle, non seulement de la commercialization, mais aussi de la politique nationale des aéroports.

Mr. Paré: Mr. Chairman, I was hoping we could talk about the issue of the agenda, the National Airports Policy, and not only about commercialization.

• 1615

Il me semble qu'il aurait été plus logique de commencer par la commercialization des aéroports. J'aurai cependant un certain nombre de questions portant plus précisément sur le service de contrôle aérien.

It seems to me it could have been more logical to begin with the commercialization of airports. However, I will have some questions more specifically related to the air traffic services.

Monsieur Wightman, vous avez fait état d'un écart, d'un manque à gagner de 200 millions de dollars annuellement pour le service de contrôle. Le fait de commercialiser le service de contrôle aérien permettrait-il une meilleure gestion des services et dans quelle proportion? Et les utilisateurs devront-ils supporter des frais supplémentaires pour combler l'écart de 200 millions? Lequel des deux éléments va être le plus important, ou faudra-t-il les combiner?

Mr. Wightman, you mentioned some deficit or revenue loss of \$200 million for the air traffic services. Do you think that commercializing the ANS would be more efficient and, if so, to which extent would it be more efficient? Furthermore, will users have to pay additional fees to make up the \$200 million deficit? Which of those two factors will prevail in the rationalization, or will you have to opt for a mix of the two?

Mr. Wightman: Mr. Chairman, the answer is that it's really both. We are firmly convinced that a commercialized system will in fact be more efficient. There are two reasons for that. First, the system as it is today is, of necessity, not strictly focused on aviation objectives. There are other government objectives that we as a government department have to fulfil. Those objectives do not necessarily have anything to do with aviation; they are legitimate government objectives and we as government departments have to fulfil them. That costs us money to do that.

M. Wightman: Monsieur le président, je dirais qu'il faudra les combiner. Nous sommes convaincus qu'un système commercialisé sera en fait beaucoup plus rentable. Et il y a deux raisons à cela: premièrement, nécessité oblige, le système n'est pas, aujourd'hui, essentiellement axé sur les objectifs de l'aviation. Le ministère se doit de remplir d'autres objectifs du gouvernement. Or, ces objectifs n'ont pas forcément trait à l'aviation, même s'il s'agit d'objectifs gouvernementaux tout à fait légitimes que nous nous devons de remplir. Mais tout cela nous coûte de l'argent.

The other thing is that the user-fee system is such that we will be able to capture additional traffic that does not now contribute to the operation of the system. The airline ticket tax is only collected from airlines that either land or take off in Canada. However, there is a great deal of traffic that crosses Canadian air space. For example, they fly from New York to Alaska and New York to the Orient. Those airplanes may spend three, four or five hours in Canadian air space. They receive services but pay nothing.

Par ailleurs, les frais d'utilisation nous permettront de mettre à contribution une partie du trafic qui n'apporte actuellement rien au fonctionnement du système. La taxe sur les billets d'avion n'est imposée que pour les avions de compagnies aériennes ayant pour destination ou provenance un aéroport situé au Canada. Par contre, un grand nombre d'appareils sillonnent l'espace aérien canadien, comme ceux qui se rendent de New York en Alaska et de New York vers les pays de l'Orient. Or, ces avions peuvent passer trois, quatre ou cinq heures dans notre espace aérien et recevoir des services pour lesquels ils ne payent rien.

Those overflights alone, we calculate, will almost make up the deficit of \$200 million. So ticket prices to the average Canadian for flying on Canadian Airlines will not have to change.

Nous avons calculé que nous pourrions quasiment combler le déficit des 200 millions de dollars grâce à des frais d'utilisation imposés à ces seuls survols. Dès lors, pour le Canadien moyen, le prix du billet des compagnies aériennes canadiennes ne devrait pas être modifié.

M. Paré: J'aurais une autre question portant précisément sur les redevances. Le tableau qui apparaît à la page 23 porte sur les redevances à l'atterrissage. Est-ce qu'on pourrait faire une comparaison entre la redevance de 829\$ qui va être appliquée dans l'avenir, et les taxes actuelles qui pèsent sur un Boeing 747, par exemple?

Mr. Paré: I would have another question on that very same issue of user fees. The table on page 23 illustrates landing fees. How does the future charge of \$829 compare to the present taxes levied for, say, a Boeing 747?

Mr. Wightman: There is no charge right now for air traffic control services when an airplane lands. There is a landing fee that is paid to the airport administration. That is unchanged and will not have anything to do with these charges.

M. Wightman: On n'exige actuellement aucune taxe à l'atterrissage au titre des services de contrôle de la circulation aérienne. La taxe d'atterrissage est versée à l'administration aéroportuaire. Celle-ci demeurera inchangée, et elle n'a rien à voir avec le genre de redevances en question.

[Text]

This is a new charge that would be applied for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of an airport that's bringing the aircraft down for a landing. It would replace the air ticket tax. This charge and the en route charge would replace the air ticket tax that is presently collected.

M. Paré: À la fin de la page 28, vous indiquez les organismes qui ont été consultés. Vous faites, entre autres, référence à une consultation qui a eu lieu à Montréal le 20 septembre. J'aimerais savoir si l'Association des gens de l'air a été consultée à un moment donné?

M. Wightman: Oui, les gens de l'air font partie de notre comité, *our advisory committee*, ici, à Ottawa.

M. Paré: Si vous permettez, j'ai une dernière question. Vous mettez l'accent, à un moment donné, sur la garantie de la sécurité, même lorsque les services auront changé, peu importe l'option qui sera retenue. J'avoue être un peu perplexe à ce sujet.

• 1620

En effet, je vais parler un peu de l'aéroport Jean Lesage que je connais bien, et des services d'incendie et de sécurité dans les aéroports.

La réglementation de Transport Canada n'est pas, pour l'instant, respectée, tout d'abord en ce qui concerne la longueur des aéronefs qui se posent alors que les services en place ne sont pas adéquats. Cependant, les aéronefs se posent et j'espère qu'ils vont continuer.

Et ensuite, non seulement les services ne correspondent pas à la réglementation, mais Transport Canada se préparait à diminuer encore les services d'incendie. Alors, je me demande s'il y a réellement une garantie de la sécurité dans le domaine du contrôle aérien. En ce qui concerne les services d'incendie, cela ne donne pas nécessairement confiance.

Mr. Wightman: Mr. Chairman, the provision of services at the Quebec airport of course is the responsibility of Transport Canada Airports Group, and you will be hearing from that group, I believe, in the next couple of days. I would hope, sir, that you would put that question to Mr. Barbeau, but I can say that we, as the regulator of safety, have the duty of inspecting the airport and making sure that the standards are being applied. We will do that. I was not aware that there was some discrepancy between the length of airplane and the level of emergency response services that are provided. We will certainly look into that, and if that's the case I will have words with my colleague, Mr. Barbeau, and we will sort that out.

The airport policy on crash/fire services is under transition now, and I'm sure Mr. Barbeau will answer those questions for you tomorrow or the next day.

The Chairman: Mr. Paré, Mr. Barbeau will be with us tomorrow at 5:30 p.m. if you want to join us then. I'm sure this will probably get back to him and he may have an answer for you tomorrow.

[Translation]

Il s'agit ici d'une nouvelle redevance, imposée au titre des services de contrôle de la circulation aérienne offerts dans le voisinage immédiat de l'aéroport de destination de l'avion. Elle remplacerait la taxe sur les billets d'avion. Cette redevance, ainsi que la redevance de services en route, remplacerait l'actuelle taxe sur les billets.

Mr. Paré: On page 28 you list all the organizations which you consulted. You mention, among other things, the consultation which took place in Montreal on September 20, and I would like to know if the Association des gens de l'air was consulted in some point in time.

Mr. Wightman: Yes, the Gens de l'air sits on our advisory committee, here in Ottawa.

Mr. Paré: Allow me to ask a last question. At some point in your document, you insist on the fact that safety will be guaranteed, even after the new entity will take over the services, whatever option will be chosen. I must tell you that I'm a bit confused by such a statement.

As a matter of fact, I will take the example of the Jean Lesage Airport, which I know well, and of the crash/fire services in airports.

First of all, for the time being Transport Canada regulations are not applied as to length of airplanes using the airport, as the current emergency response services are not adequate. Nevertheless, airplanes still land and hopefully will continue to land at this airport.

Secondly, not only services offered are in violation with the regulations, but Transport Canada was ready to further reduce fire services. Then, I wonder if safety is guaranteed in any way in the air traffic control services. And when you think of what happens with the fire services, you may not feel that trusty.

M. Wightman: Monsieur le président, il est bien évident que la prestation des services à l'aéroport de Québec relève du Groupe des aéroports de Transports Canada, et je crois savoir que vous accueillerez ce groupe dans les prochains jours. J'espère alors que vous pourrez poser votre question à M. Barbeau, mais je peux vous dire, en tant que représentant de l'organisme de réglementation de la sécurité, que nous avons le devoir d'inspecter les aéroports et de nous assurer que nos normes sont appliquées. C'est ce que nous ferons. Par contre, je ne savais pas que les services d'intervention d'urgence ne sont pas en rapport avec la longueur des appareils qui fréquentent l'aéroport. Nous allons bien sûr étudier la question, et, si tel est le cas, je m'entretiendrai avec mon collègue, M. Barbeau, pour résoudre ce problème.

La politique nationale des aéroports en matière de services d'incendie et de sécurité est en phase de transition, et je suis sûr que M. Barbeau pourra répondre à toutes les questions que vous voudrez bien lui poser à ce sujet demain ou après-demain.

Le président: Monsieur Paré, M. Barbeau sera parmi nous demain à 17h30, et, si vous le désirez, vous pourrez vous joindre à nous. Je suis sûr qu'il sera mis au courant de cette question et qu'il aura une réponse de prêle demain.

[Texte]

Just as a supplementary to Mr. Paré's question, you said that flights originating, say, in New York and going to Alaska or the Orient that pass over Canada don't pay a dime. They don't have the en route charge levelled against them.

Mr. Wightman: No, sir, because we do not have this regime in place yet. We do not have any en route charges even for Canadian aircraft. All that we have is the airline ticket tax, which is collected by the airlines from the purchaser of the ticket, and that money comes to run the system.

Mr. Gouk: On the concept of commercialization, referring at least in part to your chart on number 14, when you talked about it being more responsive to the users and operated in a businesslike way, and your own comment about how government objectives sometimes get in the way of a pure aviation service, would it be reasonable to say that the general concept of commercialization is to get rid of the bureaucratic and political decision-making from the system so that it can operate on a more commercial and viable basis?

Mr. Wightman: Yes. It would be fair to say that.

Mr. Gouk: That's the way I understood it. I just wanted to clarify that.

I'm curious why the government is moving to close down approximately 25% of the towers in Canada and 65% of the flight service stations in Canada on the eve of commercialization, a process where we're going to go to a user-pay concept and ask the users to pay for this, not giving them the choice of exactly what it is that they're going to pay for.

Last week I was at a B.C. Aviation Council symposium. The head of the B.C. Aviation Council, who is also the head of the fairly large aviation group in British Columbia, used one example of Sandspit, which is slated to have their flight service closed, saying, I would be more than happy to pay for the services going in there because we run a lot of traffic in there and it's a very hectic place. Another gentleman said, if I'm given the choice between paying for flight service and paying for a tower in Kamloops, I might well choose to pay what the cost is for that tower. So why on the eve of going to a user-pay, commercialized concept, are we making bureaucratic, political decisions?

Mr. Wightman: Well, I certainly won't speak to the political decisions, but there is a great difference between an individual user of the service saying, I am prepared to pay for that. . . An individual user of the service can't afford it, because it requires all the users to agree that that service is necessary and that they will pay the resulting costs.

[Traduction]

Pour enchaîner sur la question de M. Paré, vous avez dit que les vols au départ, par exemple, de New York à destination de l'Alaska ou d'un pays de l'Orient survolaient le territoire canadien sans payer un seul sou. Pour l'instant, ils n'ont pas à verser de redevance de services en route.

M. Wightman: Non, monsieur, parce que cette redevance n'a pas encore été adoptée. D'ailleurs, nous n'en imposons pas non plus aux appareils canadiens. Pour l'instant, les seules recettes que nous tirons nous viennent de la taxe sur les billets d'avion, qui est perçue par les compagnies aériennes auprès des acheteurs de billets et qui est réinjectée dans le système.

M. Gouk: À propos du concept de commercialisation, si l'on se réfère à un des points de votre planche de la page 14, où vous parlez d'opter pour une exploitation selon une approche fondée sur les pratiques commerciales—et si je me rappelle votre remarque à propos des objectifs du gouvernement qui viennent parfois entraver la prestation des services spécifiques à l'aviation—, pourrait-on conclure que toute cette idée de la commercialisation a pour objet de se débarrasser de la lourdeur administrative et des interférences politiques pour que le système puisse fonctionner d'une façon beaucoup plus commerciale et beaucoup plus viable?

M. Wightman: Oui. Vous pourriez effectivement tirer cette conclusion.

M. Gouk: C'est ainsi que je voyais les choses. Je voulais en être certain.

Je me demande pourquoi, à la veille de la commercialisation, au moment où nous allons adopter un processus fondé sur l'imposition de redevances à l'utilisation et où nous demanderons aux usagers de payer pour les services offerts, le gouvernement est à la veille de fermer 25 p. 100 environ des tours de contrôle et 65 p. 100 des stations d'information de vol, alors que nous pourrions laisser aux utilisateurs le choix de décider de ce pourquoi ils veulent payer.

La semaine dernière, j'ai participé à un symposium du B.C. Aviation Council. Le responsable de cet organisme, qui se trouve être à la tête d'un important groupe d'aviation en Colombie-Britannique, s'est inspiré de l'exemple de Sandspit, où la station d'information de vol devrait être fermée, pour nous dire qu'il serait plus qu'heureux de payer pour ce genre de services, parce que la circulation à Sandspit est très dense et que les choses là-bas sont plutôt mouvementées. Puis quelqu'un d'autre a déclaré que s'il avait le choix entre payer pour une station d'information de vol ou pour une tour de contrôle à Kamloops, il choisirait la tour de contrôle. Alors, pourquoi donc, à la veille de la mise en place d'un système commercialisé, fondé sur des redevances d'utilisation, prend-on des décisions de nature administrative, politique?

• 1625

M. Wightman: Je n'ai certainement pas l'intention de parler des décisions politiques, mais il y a une grande différence entre l'utilisateur individuel du service qui dit: je suis prêt à payer pour cela. . . Individuellement, il n'en a pas les moyens, car, pour pouvoir couvrir les coûts, il faut que tous les utilisateurs conviennent que le service est nécessaire.

[Text]

The aviation community as a whole is in agreement with these traffic figures that I mentioned, these standards for the provision of services. We think it's a question really of the efficient use of resources and that it does not make sense to provide a service where that service is simply not required for safety reasons.

Mr. Gouk: In your chart—I don't have it right in front of me but it doesn't matter—it shows the level for a tower and the level for a flight service. You said those are the levels at which you would put in a flight service or a tower, depending on the traffic level, and I have no argument with that. I do, however, question the relative financial value of arbitrarily closing a tower that is already established or, for that matter, a flight service. There's a big difference between the cost of putting one in and the loss of value of closing the unit that's already established.

Mr. Wightman: Yes, that's certainly true. What we do of course is watch the traffic statistics very carefully. If we have a service that's in place and it drops below the magic number, we obviously don't go out and shut down the facility immediately. We watch it and make sure that the trend is not such that it might pick up that traffic in the next four or five years. When two or three years have gone by and it is clearly evident that the traffic is going to stay below that line, then we need to make a decision about the continued existence of that facility. And that's the way we do it. It's not a cliff over which we drop when we reach that number.

Mr. Gouk: That has happened in the past, but I'm glad to hear that it's not happening right now.

In regard to the closing of these towers, this is being done for financial reasons, because there's a financial saving without compromising safety. Is that what you would say?

Mr. Wightman: Well, no, I wouldn't say that. The minister has said on several occasions, and I obviously support this, because it's something we've been trying to do for the last five years. . . We are trying to run the system in an efficient way. We want to reduce our costs, yes, but we also want to make sure that we're not wasting resources in providing a service where safety considerations don't require it.

So even if we had plenty of money, it would still make sense to do this rationalization exercise with the system. The system has changed dramatically over the last 10 or 12 years, since deregulation, and all of the traffic patterns have changed. Where we put the facilities 10 years ago is not where we would put them today.

Mr. Gouk: Could you see any circumstance in which you would close a tower if it would not save any money at all and would in fact cost money? Is there any circumstance under which you might do that?

Mr. Wightman: Well, every time we close a tower it costs money, because we have to move people.

Mr. Gouk: I'm talking about a net cost.

[Translation]

Dans l'ensemble, le milieu de l'aviation accepte les chiffres que j'ai mentionnés au sujet du trafic, ainsi que les normes nécessaires pour la prestation des services. Il s'agit en fait d'utiliser les ressources de manière efficiente, et il n'y a aucune raison de fournir un service lorsque celui-ci est tout à fait inutile sur le plan de la sécurité.

M. Gouk: Votre tableau—je ne l'ai pas sous les yeux, mais cela n'a pas d'importance—illustre le niveau requis pour une tour de contrôle, et celui qui l'est pour un service d'information de vol. Selon vous, ce sont là les niveaux indispensables, en fonction du trafic, et je n'y trouve rien à reprendre. J'ai cependant des doutes au sujet de l'intérêt financier de la fermeture d'une tour de contrôle existant déjà ou, d'ailleurs, d'un service d'information de vol. Il y a une grosse différence entre le coût d'installation et les pertes que représente la fermeture de l'unité déjà installée.

M. Wightman: Oui, c'est tout à fait juste. Bien entendu, nous suivons de très près les statistiques concernant le trafic. Si un service, déjà en place, tombe au-dessous du chiffre magique, il est bien évident que nous ne fermons pas immédiatement l'installation. Nous suivons son activité pour voir s'il ne s'agit que d'un phénomène à court terme, après lequel le volume de trafic reprendra dans les quatre ou cinq prochaines années. Lorsque, au bout de deux ou trois ans, il est manifeste que le trafic va demeurer au-dessous du seuil de rentabilité, nous nous trouvons dans l'obligation de prendre une décision au sujet de l'avenir de l'installation. C'est ainsi que nous procédons. Il n'y a pas de décision immédiate dès que le chiffre est atteint.

M. Gouk: Cela s'est pourtant produit dans le passé, mais je suis heureux d'apprendre que ce n'est plus le cas.

Voulez-vous dire par là que la fermeture de ces tours de contrôle est décidée pour des raisons financières, sans que la sécurité s'en trouve compromise?

M. Wightman: Non, ce n'est pas exactement cela. Le ministre a déclaré à plusieurs reprises—et je suis manifestement d'accord, car c'est quelque chose que nous essayons de faire depuis cinq ans. . . Nous essayons d'exploiter le système de manière efficiente. Bien sûr, nous voulons réduire nos coûts, mais nous voulons également être bien certains que nous ne gaspillons pas nos ressources en fournissant un service dont l'existence ne s'impose pas pour des raisons de sécurité.

Donc, même si nous avions énormément d'argent, il demeurerait logique de continuer à rationaliser le système. Celui-ci a profondément changé au cours des dix dernières années, depuis la déréglementation, et toutes les caractéristiques du trafic ont changé du même coup. Nous n'implanterions pas aujourd'hui toutes ces installations aux endroits où nous l'avons fait il y a dix ans.

M. Gouk: Existe-t-il, selon vous, des circonstances dans lesquelles vous fermeriez une tour de contrôle même si cela devait vous coûter de l'argent? De telles circonstances existent-elles?

M. Wightman: Chaque fois que nous fermons une tour de contrôle, cela coûte de l'argent, car nous sommes obligés de déplacer des gens.

M. Gouk: Je parle d'un coût net.

[Texte]

Mr. Wightman: If it were a net cost, we would have to look at it very carefully, but if the criteria were such that it was obvious that the facility was not required, I think we would close it. We have to do this equitably across the country, and there's no point in our engaging in argument from one part of the country to the other that we're favouring this part or that part of the country by keeping a facility open when the traffic doesn't justify it.

Mr. Gouk: Would that then be your justification in the case of two towers, Baie-Comeau and Val-d'Or, which have towers but not flight service? As I understand it, the argument is that you need something there. But you don't necessarily need a tower. So you're going to close down the tower, transfer the people out, transfer in a complete flight service staff, and convert the unit from a tower to a flight service. When it was done in Castlegar it cost half a million dollars, and they were already on the field. Is there any justification in terms of finance on that?

[Traduction]

M. Wightman: S'il s'agissait d'un coût net, nous serions obligés d'étudier très attentivement la question, mais si, selon les critères adoptés, il était évident que l'installation est inutile, je crois que nous la fermerions. Il faut que nous procédions de manière équitable pour l'ensemble du pays, et il serait vain d'engager une discussion en faisant valoir que nous favorisons telle ou telle région du pays aux dépens des autres en y laissant fonctionner une installation, même si le trafic ne le justifie pas.

M. Gouk: Comment justifiez-vous alors ce que vous allez faire à Baie-Comeau et à Val-d'Or, où il y a des tours de contrôle, mais pas de services d'information de vol? Si j'ai bien compris, l'argument invoqué, c'est que vous avez besoin d'avoir quelque chose là-bas, mais pas nécessairement une tour de contrôle. Vous allez donc fermer la tour, muter tous les employés et y installer une unité complète de services d'information de vol. Lorsque cela s'est fait à Castlegar, cela a coûté un demi-million de dollars, en dépit du fait que les gens étaient déjà sur place. Comment justifier cela sur le plan financier?

• 1630

Mr. Wightman: The justification is that we need the air traffic controllers elsewhere.

Mr. Gouk: Not in Quebec, you don't.

Mr. Wightman: We don't need air traffic controllers who cost us an arm and a leg to train. We don't need them at Baie Comeau, because the traffic doesn't justify it. We need them elsewhere. We need them in Montreal or the busier centres.

M. Wightman: La raison est bien simple: nous avons besoin des contrôleurs de la circulation aérienne ailleurs.

M. Gouk: Mais pas au Québec.

M. Wightman: Nous n'avons pas besoin de contrôleurs dont la formation nous coûte une fortune. Nous n'avons pas besoin d'eux à Baie-Comeau, parce que l'importance du trafic ne le justifie pas. Nous avons besoin d'eux ailleurs, à Montréal, ou dans les centres plus actifs.

There are two things here. There is the equitable application of the standards and there is the pressing need to get our resources deployed in an efficient way. Those are the things that are driving these decisions.

Il y a deux choses à considérer: l'application équitable des critères et le besoin pressant d'utiliser nos ressources de manière efficiente. Voilà ce qui motive ces décisions.

Mr. Gouk: At a meeting I had with Transport Canada here in Ottawa a couple of weeks ago one of the things I asked for was a copy of the cost-benefit analysis I assumed was done to close down all these towers. What I was told, accurately or inaccurately, was, there are no real current figures available; this is being done on more of an intuitive basis. Is that correct?

M. Gouk: Lors d'une réunion que j'ai eue avec des représentants de Transports Canada à Ottawa, il y a une quinzaine de jours, j'ai notamment demandé une copie de l'analyse de rentabilité qui, je le pensais, avait été faite avant que l'on ferme toutes ces tours. Or, on m'a répondu, et je ne sais pas si c'est exact ou non, que l'on ne dispose pas de données chiffrées très à jour, et que cela se fait de manière plus ou moins intuitive. Est-ce exact?

Mr. Wightman: No, it's not correct. This is being done on the basis of traffic. What we use the cost-benefit analysis for is to justify the initial investment decision. In other words, if we see a facility, an airport, where the traffic levels are increasing and where we think we should put a control tower in, we look at the traffic statistics, we put it on that chart and say, yes, it looks like it's going to need a tower. We then do the cost-benefit analysis, which we submit with our proposal to Treasury Board to justify the investment decision in building a control tower or any new facility at any location.

M. Wightman: Non, c'est faux. On se fonde sur l'importance du trafic. Nous utilisons l'analyse de rentabilité pour justifier la décision concernant les investissements initiaux. Autrement dit, si nous voyons une installation, un aéroport, où les niveaux de trafic augmentent et où nous pensons qu'il serait bon d'installer une tour de contrôle, nous examinons les statistiques de trafic, nous les incluons dans le tableau et nous concluons logiquement qu'il est probable qu'on aura besoin d'une tour de contrôle. Nous effectuons ensuite l'analyse de rentabilité, que nous soumettons avec notre proposition au Conseil du Trésor afin de justifier l'investissement nécessaire pour construire une tour de contrôle ou une nouvelle installation, à quelque endroit que ce soit.

Mr. Gouk: What about in the reverse, though?

M. Gouk: Et lorsqu'il s'agit de faire le contraire?

Mr. Wightman: No, we do not use the cost-benefit analysis to justify closing down a facility.

M. Wightman: Non, nous n'utilisons pas l'analyse de rentabilité pour justifier la fermeture d'une installation.

[Text]

Mr. Gouk: How do you know, then—or is this where the intuitive approach comes in—that it isn't in fact costing more, both short and long-term, to close the facility than to leave it open?

Mr. Wightman: We know it isn't in the long term, because we know what the cost of operation is for any of these facilities per year. We also know there is going to be a short-term upfront cost to redeploy our resources and to make the conversion of one facility type to another.

But there's no question—you can call it intuitive, if you want, but I would call it obvious and evident—that in the long term closing a facility saves money.

Mr. Gouk: I would refer you to one specific unit as an example: Kamloops. In the case of Kamloops they reduced the number of hours of operation. They restricted it to the control tower operating for only nine and a half hours a day. This resulted in an average of approximately 18% of the traffic previously handled by the control tower going over to flight service, because they were outside these hours of operation. Flight service's overtime budget skyrocketed as a result of the increased workload from picking up 18% of the traffic handled by the tower.

Now if we start looking at turning over the remaining 82%, what increase in cost is there going to be that is not in the figures I've seen for Kamloops? The figure on Kamloops used the cost of operation of the facility itself and the salaries of all the controllers as the financial saving. It makes no mention of the increased cost of flight service, which we know to be a reality. It makes no mention or even capitalization of the cost of transferring out air traffic control personnel, retraining air traffic control personnel, transferring in new flight service people because of their increased staff. In fact, the last time we went through this exercise with one particular unit in Castlegar...one of those people is working supernumerary in a position to this day, and they have not included four years of that individual's salary back against the cost of the project, when obviously they're not re-utilizing that resource.

So where is the cost benefit of this? Where has it been proven?

Mr. Wightman: Well, it has not been proven. I've just said that. We do not consider a cost-benefit analysis with all those factors you're talking about when we're making a decision as to the safety requirement at a given site for a facility. There is no point in trying to justify these things on a cost basis when it's not a question of cost, it's a question of safety. These traffic numbers and traffic criteria I've mentioned are safety requirements, and that's what we use.

Mr. Gouk: So you would close the unit even if it costs more to close it than to leave it open.

Mr. Wightman: I think I have already answered that question. I said we would because in the long term it will save us money.

Mr. Gouk: How do you know it will save you money in the long term if there is no analysis of the cost over a long period of time?

[Translation]

M. Gouk: Comment savez-vous alors—ou s'agit-il encore une fois d'une question d'intuition?—qu'à court terme ou à long terme, cela ne coûte en fait pas plus cher de fermer l'installation que de la laisser ouverte?

M. Wightman: Nous savons que ce n'est pas le cas à long terme, car nous connaissons le coût annuel de fonctionnement de toutes ces installations. Nous savons également que nous devons assumer des coûts initiaux pour redéployer nos ressources et convertir l'installation.

Mais il est indiscutable—parlez d'intuition si vous voulez, mais pour nous, c'est l'évidence—qu'à long terme, la fermeture d'une installation permet de faire des économies.

M. Gouk: Prenons le cas précis de Kamloops. On y a réduit les heures de fonctionnement. La tour de contrôle ne fonctionne plus que neuf heures et demie par jour, si bien que 18 p. 100 environ du trafic contrôlé par cette tour est maintenant pris en charge par les services d'information de vol, parce que ce trafic se fait en dehors de l'horaire normal. Contraint de prendre en charge 18 p. 100 du trafic contrôlé par la tour, le service d'information de vol a vu exploser son budget d'heures supplémentaires.

Si ce service est obligé de s'occuper des 82 p. 100 restants du trafic, quelle augmentation des coûts cela va-t-il représenter, en plus des chiffres que j'ai vus pour Kamloops? Pour montrer l'économie financière, seuls le coût de l'installation elle-même et les salaires de tous les contrôleurs étaient utilisés. Aucune mention n'a été faite du coût accru du service d'information de vol, qui, comme nous le savons, est une réalité. Il n'y a pas non plus de mention de la capitalisation du coût de la mutation des contrôleurs de la circulation aérienne, de leur recyclage, ni du recrutement de nouveaux spécialistes des services d'information de vol. En fait, la dernière fois que nous nous sommes livrés à cette opération—c'était à Castlegar... un des employés travaille encore comme surnuméraire, et son salaire des quatre dernières années n'a pas été inclus dans le coût du projet, alors qu'il est évident qu'on ne réutilise pas cette ressource.

Où donc est l'économie dans tout cela? Où en est la preuve?

M. Wightman: Cela n'a pas encore été prouvé. Je viens de le dire. Nous ne faisons pas d'analyse de rentabilité intégrant tous les facteurs dont vous parlez lorsque nous décidons des exigences sur le plan de la sécurité à un endroit donné. Il est totalement vain d'essayer de justifier cela sur le plan financier, car ce n'est pas une question de coût, c'est une question de sécurité. Les chiffres et les critères dont j'ai parlé au sujet du trafic ont trait aux exigences en matière de sécurité, et ce sont ceux que nous utilisons.

M. Gouk: Vous fermeriez donc l'unité, même si cela coûte plus cher que de la garder ouverte.

M. Wightman: Je crois avoir déjà répondu à cette question. J'ai dit que nous le ferions parce que, à long terme, cela constituerait une économie.

M. Gouk: Comment le savez-vous s'il n'y a pas d'analyse du coût à long terme?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Wightman: I think I already indicated it's obvious. It's clearly evident that over a number of years closing a facility saves money. I have to manage this budget every year and I'm not about to spend money if I don't need to. I am under constant pressure to decrease my expenditures and this is how I'm going to do it. It's how I have to do it. I have no choice.

Mr. Gouk: What if we moved into another facility that isn't being closed or proposed to be closed? You talked in your presentation about quality and level of service and delays. The Vancouver area control centre's traffic has been increasing dramatically. It has been subject to a 3% budget cut for this year and next year, and there have been traffic delays. There has been a reduction in the level of service there.

I am curious why we have this problem when one of the problems appears to be that the area control centre in Vancouver has supervisory and management personnel—I am talking from team supervisors to the general manager—all contained within the area control centre. The ratio is greater than one supervisory management personnel for every two controllers operating there. There is no private company in the world that operates at that level of management. It's no wonder we have financial problems in that unit. Why do we have such an overwhelmingly huge number of supervisors and managers for operational personnel?

Mr. Wightman: I don't have the numbers at the tips of my fingers, but I do know we have been severely criticized by the Transportation Safety Board of Canada for having supervisory personnel who are not standing back and supervising but who are actually controlling aircraft. There is a level of supervision required and there is a level of supervision we provide. Perhaps you think it's too much, but there are other experts who think it's not enough. We have to tread that line.

We respond to recommendations of the Transportation Safety Board, which are generally made because of an incident or an accident. Some of these things are driven by things that maybe I don't agree with either, but we have to satisfy the requirements of the system that monitors the safety of the civil aviation in this country.

Mr. Gouk: I just find the situation incredible. We are talking about more than one supervisor for every two people. We only have to move a little further the other way to be down to a ratio of one to one. If you have a one-to-one ratio, you might as well eliminate the operational person and let the supervisor control, because, as you say, he's the one who has to make the decisions. We are not quite that far yet, but we are very close to it.

If you have a problem with your budget I think that's one of the areas where we have to look instead of closing down units based on the fact we can operate safely by doing less, even though we may not save money. I think we have to look at where real cuts can be made and then start branching out from there to see where the necessary cuts have to be made.

M. Wightman: Je crois avoir déjà dit que c'était évident. Il est manifeste qu'au bout d'un certain nombre d'années, la fermeture d'une installation constitue une économie. C'est un budget que je suis obligé de gérer tous les ans, et je n'ai aucune intention de dépenser de l'argent si ce n'est pas nécessaire. Je suis soumis à des pressions constantes pour que je réduise mes dépenses, et c'est ainsi que je vais procéder. Je n'ai d'ailleurs pas d'autre choix.

M. Gouk: Et si nous parlions d'une autre installation que l'on n'envisage pas de fermer? Vous avez parlé de la qualité et du niveau du service, ainsi que des retards. Le trafic au centre de contrôle régional de Vancouver a considérablement augmenté. Son budget a été réduit de 3 p. 100 pour cette année et l'année prochaine, et les avions ont connu des retards. Il y a donc eu une réduction du niveau de service.

Je me demande pourquoi ce problème existe alors qu'une des difficultés semble tenir au fait que le centre de Vancouver a des superviseurs et des cadres—je parle là de tout le monde, depuis les superviseurs d'équipes jusqu'au directeur général—qui se trouvent tous regroupés là. Le ratio y est supérieur à un superviseur pour deux contrôleurs. Aucune société au monde ne fonctionne avec autant de cadres. Il n'est pas étonnant qu'il y ait des problèmes financiers. Pourquoi avoir un nombre aussi disproportionné de superviseurs et de cadres par rapport à celui du personnel opérationnel?

M. Wightman: Je n'ai pas les chiffres en tête, mais ce que je sais, c'est que le Bureau de la sécurité des transports du Canada nous a sévèrement critiqués parce que nos superviseurs ne se contentaient pas de superviser, mais assuraient en fait le contrôle de la circulation aérienne. Il y a un certain niveau de supervision qui est exigé; il y a aussi celui que nous assurons. Peut-être pensez-vous que c'est trop, mais d'autres experts pensent que ce n'est pas suffisant. Nous sommes obligés de tenir compte des réalités.

Nous réagissons aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, qui sont en général présentées à cause d'un incident ou d'un accident. Cela est en partie motivé par un certain nombre de choses avec lesquelles je ne suis pas non plus nécessairement d'accord, mais nous devons satisfaire aux exigences du dispositif de surveillance de la sécurité de l'aviation civile dans notre pays.

M. Gouk: Je trouve cette situation incroyable. Vous avez là plus d'un superviseur pour deux personnes. Encore un peu, il y en aura un pour chaque contrôleur. Si vous en arrivez à un ratio de un pour un, autant éliminer l'employé opérationnel et laisser le superviseur contrôler, car, comme vous le dites, c'est lui qui doit prendre les décisions. Nous y sommes presque.

Si vous avez un problème de budget, c'est un des secteurs que vous devriez examiner au lieu de fermer certaines unités sous prétexte qu'il est possible de fonctionner en toute sécurité en en faisant moins, même si nous ne faisons pas d'économies. Je crois que ce qu'il faut étudier, ce sont les domaines dans lesquels il est possible d'effectuer des réductions réelles, et partir de là pour voir quelles autres coupures pourraient être nécessaires.

[Text]

Mr. Wightman: We would certainly be willing to look at cutting the number of air traffic controllers in the Vancouver area control centre, but I think that would create a whole new set of problems that I would rather not deal with.

Mr. Gouk: I'm talking more about closing desks instead of operating positions.

Mr. Fontana: I just want to follow up on some of the questions Mr. Gouk and members of the Bloc have asked. Of course, Mr. Gouk has an unfair advantage over some of us because of his previous life in terms of aviation. I must admit he brings a certain amount of expertise that I am sure the committee will appreciate.

I want to ask Mr. Wightman a question, and I do thank him for his presentation as well as the hard work that has been done with respect to the consultation. Any time you can reach a consensus amongst all the users in terms of the concept, and perhaps now getting into the detail of how a new system would work, I think is a tremendous achievement to start with. Obviously, as has been mentioned here, all the players want change. They want to get on with new technologies; they want to get on with commercialization. I suppose some of the concerns that Mr. Gouk had will be answered by a commercial entity that will look at each and every aspect of the thing.

I want to touch on safety, because both questioners so far have highlighted safety, and of course the minister has indicated that safety is the number one priority.

I wonder, Mr. Wightman, if you can tell us how the government and the minister will be able to assure the travelling public, the users, and the new entity that in fact safety is priority number one. Will we do it by legislation or will we do it by regulation? How will the people know that this new entity, whatever that might be, will in fact have safety as its priority?

Mr. Wightman: We intend to make it very clear that the responsibility for ensuring the safety of the system remains with the Government of Canada in the person of the Minister of Transport. That means we will regulate for safety the commercial air navigation system corporation exactly the same as we regulate Air Canada, Canadian Airlines International, Bombardier, the builders of airplanes. Anyone who engages in the business of aeronautics in this country is subject to the safety regulations of the Aeronautics Act. It may be that we will need to make some further regulations to cover an air navigation system operation, but we will do it in exactly the same way as we do for those other entities—by regulation, by monitoring, inspecting and auditing the operation of that corporation so we will satisfy ourselves that they are performing their duties in a safe manner.

Mr. Fontana: Thank you for that answer. With respect to safety in our present system, Mr. Gouk had questioned why we were closing a number of flight information centres or flight centres, and the same question was asked. You'd indicated that

[Translation]

M. Wightman: Nous serions certainement prêts à envisager une réduction du nombre de contrôleurs de la circulation aérienne au centre de contrôle régional de Vancouver, mais je crois que cela créerait toute une nouvelle série de problèmes que je préférerais éviter.

M. Gouk: Ce dont je parle, c'est d'éliminer des postes administratifs plutôt que des postes opérationnels.

M. Fontana: Je voudrais revenir sur certaines des questions posées par M. Gouk et par les membres du Bloc. Certes, M. Gouk jouit d'un énorme avantage sur certains d'entre nous à cause de son expérience passée dans le domaine de l'aviation. Je dois reconnaître qu'il nous apporte une connaissance approfondie de ce domaine que le comité appréciera, j'en suis sûr.

Je voudrais poser une question à M. Wightman, que je tiens à remercier pour son exposé ainsi que pour tout le travail qu'il a fourni pour organiser la consultation. Chaque fois que l'on réussit à atteindre un consensus de tous les utilisateurs au sujet du concept, et peut-être même à entrer dans le détail du fonctionnement de vos systèmes, cela constitue déjà un succès remarquable. Manifestement, comme on l'a déjà dit, tous les intéressés souhaitent un changement. Ils veulent que l'on utilise les technologies nouvelles; ils veulent que l'on pousse dans le domaine de la commercialisation. J'imagine que la réponse à certaines des craintes de M. Gouk sera fournie par un organisme commercial qui s'occupera de tous les aspects de la question.

● 1640

Je voudrais maintenant parler de sécurité, car les deux personnes qui ont posé des questions jusqu'à présent ont insisté sur ce point. J'ajouterai que le ministre a bien précisé que la sécurité était la grande priorité.

Monsieur Wightman, pourriez-vous nous dire si le gouvernement et le ministre seront en mesure d'assurer au public voyageur, c'est-à-dire aux utilisateurs, et au nouvel organisme que la sécurité est bien la grande priorité? Adopterons-nous, pour cela, une loi, ou un règlement? Comment les gens sauront-ils que ce nouvel organisme, quel qu'il soit, aura la même priorité?

M. Wightman: Nous avons l'intention de montrer très clairement que le maintien de la sécurité du système incombe au gouvernement du Canada par l'entremise du ministère des Transports. Cela signifie que nous imposerons un règlement concernant la sécurité à l'organisme commercial de navigation aérienne, exactement de la même manière que nous le faisons pour Air Canada, Canadien International, Bombardier, ou les constructeurs d'avions. Tous ceux qui travaillent dans le domaine de l'aéronautique, dans notre pays, sont assujettis aux règlements concernant la sécurité découlant de la Loi sur l'aéronautique. Peut-être aurons-nous besoin de règlements supplémentaires pour le fonctionnement d'un système de navigation aérienne, mais nous procéderons exactement de la même manière que pour les autres organismes: en imposant des règlements, en surveillant, en inspectant et en contrôlant les activités de cet organisme afin de nous assurer qu'il s'acquitte de ses fonctions dans le respect de la sécurité.

M. Fontana: Je vous remercie de cette réponse. À propos de la sécurité de notre système actuel, M. Gouk a demandé pourquoi nous fermons un certain nombre de centres d'information de vol, ou de centres de vol, question qui a été

[Texte]

you would do that anyway because traffic patterns have changed, traffic movements have changed, and therefore some of these facilities in fact have to be rationalized or respond to the needs where they are.

Can you tell me—and I take it that decision has been made in consultation with your advisory group or in fact after the studying the statistics—how safe has our system been so far? Have the advisory groups that have helped you make certain decisions in fact been consulted with respect to the movements of some of these flight service stations?

Mr. Wightman: No, they haven't, because the advisory group is looking only at the commercialization of the air navigation system. The modernization-rationalization process has been under way now perhaps a little more than four years. We have been attempting to rationalize the system and going about it very slowly. In each case we consult at great length with the local community, with the local users at the airport at which we are proposing to change the level of service. Only after all of that consultation has taken place, during which we invite people to bring forward information that we may not be aware of, or possibilities of new traffic, for example, that might be just around the corner that we don't know about—that kind of thing—and consultation with the employees themselves at the site do we take the decision.

I would have to tell you that prior to the announcement by the minister of the national airports policy, which he is now calling the national air policy because it includes the air navigation system as well as the airports, this process was a lot more judgmental. But the minister has said that we are going to use those traffic statistics; we are going to base it on safety considerations only, never mind any other considerations except for the overriding safety considerations for remote locations up north.

[Traduction]

reposée par la suite. Vous avez répondu que vous avez pris cette décision parce que les caractéristiques de trafic ont changé, les mouvements ont changé, la circulation a changé, et qu'il est donc devenu nécessaire de rationaliser et de répondre aux besoins là où ils existent.

Pouvez-vous me dire—je présume que la décision a été prise de concert avec votre groupe consultatif ou, en fait, après l'étude des statistiques—dans quelle mesure notre système était sûr jusqu'à présent? Les groupes consultatifs qui vous ont aidés à prendre certaines décisions ont-ils en fait été consultés au sujet de certaines de ces stations de service de vol?

M. Wightman: Non, parce que le groupe consultatif s'occupe uniquement de la commercialisation du système de navigation aérienne. Il y a un peu plus de quatre ans que le processus de modernisation et de rationalisation a débuté. Nous nous sommes efforcés de rationaliser le système en procédant avec beaucoup de prudence. Dans chaque cas, nous consultons abondamment la collectivité locale, les utilisateurs locaux à l'aéroport dont nous avons l'intention de changer le niveau de service. Ce n'est qu'après toutes ces consultations, au cours desquelles nous invitons les gens à nous présenter des données que nous ignorons peut-être, ou à nous parler, par exemple, de nouvelles possibilités de trafic qui pourraient se présenter très bientôt, et dont nous ne connaissons pas l'existence—et autres questions de ce genre—et après consultation des employés eux-mêmes, que nous prenons la décision.

Je dois vous dire qu'avant que le ministre annonce la politique nationale des aéroports, qu'il appelle maintenant la politique aérienne nationale parce qu'elle englobe le système de navigation aérienne et les aéroports, le processus était beaucoup plus une question de jugement, mais le ministre a déclaré que nous allons utiliser ces statistiques de trafic, que notre seule préoccupation sera la sécurité, sans nous préoccuper d'autre chose, sinon de la question de la sécurité, qui prime sur tout le reste en ce qui concerne les localités éloignées, dans le Nord.

• 1645

The process is quicker now and it is a little more brutal now, if I could put it that way, because it's just a numbers game and it's traffic-related only.

Mr. Fontana: Thank you. Where in fact flight service stations will be closed, and Mr. Gouk has indicated how many, that would be in control towers.

Just to assure the public again that once you remove an FFS or in fact you are closing the tower, what other remedies are in place to make sure you are not left with nothing and there's a void in the system and somehow safety is going to be compromised? You are looking at flight information centres that would in fact serve a number of communities and, new technology being what it is, would give the aviation community the same, if not better, service than they are getting now.

Mr. Wightman: Yes, that's certainly true. The technology advances we've seen really permit us to provide this flight information from central locations. Eventually, before all of these closures take place, and these closures by the way will

Le processus est maintenant plus rapide et aussi un peu plus brutal, si je peux m'exprimer ainsi, car c'est devenu une simple question de chiffres, et c'est uniquement lié au trafic.

M. Fontana: Merci. Là où des stations d'information de vol seront fermées, et M. Gouk vous a dit combien, il s'agira de tours de contrôle.

Simplement pour rassurer encore une fois le public, lorsque l'on supprime une SIV ou qu'on ferme la tour de contrôle, quelles sont les autres mesures prises pour ne pas créer une lacune dans le système et compromettre la sécurité? Ce que vous envisagez, ce sont des centres d'information de vol qui desserviraient un certain nombre de collectivités et qui, grâce à la nouvelle technologie, permettraient de fournir au milieu de l'aviation des services égaux, sinon supérieurs, à ceux d'aujourd'hui.

M. Wightman: Oui, c'est tout à fait vrai. Les progrès technologiques nous permettent vraiment de fournir cette information de vol à partir de points centraux. Avant que toutes ces fermetures n'aient lieu—cela prendra d'ailleurs de cinq à 10

[Text]

Mr. Jordan: It was solved finally, but it interfered with the flow.

I think you would want to make great provision for that sort of thing to be written in now. Don't do as the railroads did and get in a position such that you're writing in after the fact and you find yourself in a real bind, with people having to be put on the payroll and left there for years because it wasn't ever contemplated initially.

If you're making this big a move in the navigation system, then it seems to me that this would be the time to cover the provision. Make sure that won't become something that we've lived through. I guess we know the alternative in the railroad system, because we're just now creeping into this.

Finally, am I right in thinking that we're moving to a commercial crown corporation? Is that the right title? What is it?

Mr. Wightman: We're moving to a commercial entity. It could be a crown corporation; it could be a not-for-profit public utility type of operation; or it could be a mixed enterprise partly owned by the public and partly owned by the government.

• 1655

Mr. Jordan: So that hasn't been clearly—

Mr. Wightman: We do not yet have a consensus on that question so we do not yet have a recommendation to make to the minister. If you've been listening to the minister, you will know that he clearly favours one of those three options. But I'm totally unbiased and independent until we try to reach some consensus that we can put forward to him.

Mr. Jordan: I notice you must have sold the idea of a commercial crown corporation in the west, because they said they didn't want it.

Mr. Wightman: Well, we pointed out to them that that's one of the possibilities. One of the three possibilities is a commercial crown corporation.

Mr. Jordan: Okay. So my questions are: what provision will you make, how are you going to build this in, what assurance will be there for those things that I mentioned to you, that we may lose, or a feeling that there'd be risks involved? Do you see that? Are you aware that that's likely to be a concern?

Mr. Wightman: Yes, sir, I am certainly aware of that. I think for many years... You know, aviation is still a relatively new undertaking. It's not even 100 years old, let's face it, and there are many people in this country who have never ever been in an airplane. We see the result of that in the reaction we get to aircraft accidents.

[Translation]

M. Jordan: Ce conflit s'est finalement réglé, mais en attendant il a perturbé l'expédition des céréales.

Personnellement, j'estime que vous devriez dès maintenant prendre par écrit des mesures préventives. Ne faites pas comme les chemins de fer qui se sont retrouvés dans le genre de situation que vous décrivez, après coup, et ne vous passez pas les menottes aux poignets en ayant des gens que vous devrez maintenir dans votre masse salariale pendant des années parce que vous n'aurez pas songé à la possibilité de devoir réduire les effectifs.

Si vous prenez cette décision importante dans le domaine de la navigation aérienne, alors il me semble que le moment est choisi de penser à une telle éventualité. Veillez que vous ferez ne soit pas une redite de ce que les gens des chemins de fer ont connu. Comme nous abordons à peine la chose, nous savons à présent quelle est l'autre solution dans le domaine du chemin de fer.

Enfin, ai-je raison de penser qu'on s'achemine vers une société d'État commerciale? Est-ce comme cela que ça s'appelle? De quoi s'agira-t-il?

M. Wightman: D'une entité commerciale. Il pourrait s'agir d'une société d'État, d'un service public sans but lucratif ou encore d'une société d'économie mixte détenue en partie par le public et en partie par le gouvernement.

M. Jordan: Donc, cela n'a pas été clairement...

M. Wightman: Eh bien, comme il n'y a pas encore accord sur cette question, nous n'avons pas formulé de recommandations au ministre. D'ailleurs, si vous avez entendu celui-ci, vous savez qu'il penche très nettement en faveur d'une des trois options. Mais pour l'instant, je suis entièrement impartial et je demeure indépendant, tant que nous ne serons pas parvenus à un accord sur ce que nous allons lui proposer.

M. Jordan: Vous avez sans doute testé l'idée d'une société d'État commerciale dans l'Ouest, parce que ces gens ont dit qu'ils n'en voulaient pas.

M. Wightman: Nous leur avons simplement dit que c'était une des possibilités. L'un des trois scénarios possibles est celui d'une société d'État commerciale.

M. Jordan: Parfait. Dès lors, ma question est la suivante: quel genre de précautions allez-vous prendre, comment allez-vous vous y prendre pour nous garantir que vous continuerez d'offrir le genre de services dont je vous ai parlé, et que nous risquerions de perdre, ou dites-moi alors quels sont les risques que nous pourrions courir? Voyez-vous ce que je veux dire? Êtes-vous conscient que cette question risque de devenir préoccupante?

M. Wightman: Tout à fait, j'en suis bien sûr conscient. Depuis nombre d'années, j'estime... Vous savez, l'aviation est encore relativement jeune. C'est un fait: elle n'a même pas 100 ans et un grand nombre d'habitants de ce pays ne sont encore jamais montés dans un avion. On en voit le résultat dans la réaction des gens aux accidents d'avions.

[Texte]

Aircraft accidents are rare events and yet they receive a tremendous amount of publicity because they're something that worries the public a great deal, even though statistically the civil aviation system in this country is extremely safe. It is one of the two or three most accident-free systems in the world. The fatality rate is extremely low for the number of passengers carried and the miles flown.

Be that as it may, people did and still do feel that the government is guaranteeing somehow that accidents will not happen. But safety is everybody's business. Everybody who's in the aviation business has to play his part, has a role to play in making sure that the system is safe. We simply establish the standards, we monitor, we make sure that everyone is operating to those standards.

The government used to own and operate Air Canada. It used to build airplanes at Canadair in Montreal. It no longer does that, but no one has suggested that Air Canada is any the less safe now that it's not being operated by the government, or that Bombardier is building less safe airplanes, because the same regulatory process is in place whether they're part of the government or outside the government.

We will regulate this entity exactly as we regulate everyone else that operates in the aeronautics field. I know there will be a concern among some Canadians that the government is letting go of this thing and going to be a bit too much at arm's length. But the fact is that the government will continue to regulate the safety of the system and the system will operate just as safely as it does now.

The question of remote operations and strike and so on, this is where the legislation that sets up this entity becomes crucial. All of those considerations have to be covered in the legislation. If it is necessary to legislate that certain services will be provided in remote areas, then that will be done. If it's necessary to legislate somehow that this is an essential service and the employees may not strike, that would be done, although that would be rather a Draconian thing to do because right now the air traffic controllers are considered an essential service, a safety service. They do not have the right to strike, but if air traffic controllers want to they can still bring the system to a standstill.

The one thing I would make very clear though is that air traffic controllers are extremely dedicated and professional people. Even if they decide to slow down the system, safety is never compromised. They simply lengthen the delay or the separation between airplanes, but safety is always protected and always guaranteed.

The Chairman: It probably becomes more safe as a result of there being more space between planes.

[Traduction]

Les accidents d'aviation sont relativement rares et, pourtant, ils font l'objet de beaucoup de battage parce qu'ils inquiètent beaucoup le public même si, statistiquement, l'aviation civile au Canada est extrêmement sûre. En fait, le système canadien est un des deux ou trois dans le monde où il se produit le moins d'accidents. Le taux de mortalité est particulièrement bas pour le nombre de passagers transportés et de milles parcouru.

Pour une raison ou pour une autre, les gens estiment depuis toujours que le gouvernement constitue une sorte de garantie que les accidents ne se produiront pas. Mais la sécurité est affaire de tous. Tous ceux qui sont dans le domaine de l'aviation ont un rôle à jouer pour assurer la sécurité du système. Quant à nous, nous établissons simplement les normes, nous exerçons un contrôle et nous veillons à ce que tout le monde fonctionne en vertu de ces normes.

Avant, le gouvernement détenait et exploitait Air Canada. Par ailleurs, il construisait des avions chez Canadair, à Montréal. Ce n'est plus le cas et jamais personne n'a prétendu que la compagnie Air Canada est moins sûre à présent que lorsqu'elle était exploitée par le gouvernement ou que Bombardier construit des avions moins sûrs, parce que c'est exactement le même processus qui est en place, que ces entreprises soient ou non des entreprises d'État.

Nous régissons cette entité exactement de la même façon que nous régissons tous ceux qui oeuvrent dans le domaine de l'aéronautique. Je sais que certains Canadiens s'inquiéteront de voir le gouvernement se départir de sa main mise sur le système et qu'ils estimeront que l'exploitant est un peu trop indépendant du gouvernement. Et pourtant, le gouvernement continuera de régir la sécurité du système et le système continuera d'être aussi sûr qu'auparavant.

Quant aux questions relatives à la desserte des régions éloignées et aux grèves, et ainsi de suite, c'est sur ce plan que la loi instaurant cette entité devient importante. Tous ces aspects doivent être abordés dans la loi. S'il faut légiférer pour que certains services soient offerts en régions éloignées, alors nous le ferons. S'il faut légiférer d'une façon ou d'une autre pour préciser qu'il s'agit d'un service essentiel et que les employés n'ont pas le droit de grève, alors nous devons le faire, même s'il s'agit là d'une mesure plutôt draconienne étant donné qu'on considère, à l'heure actuelle, que les contrôleurs de la circulation aérienne offrent un service essentiel, un service sûr. Or, ils n'ont pas le droit de grève, mais s'ils le voulaient, ils pourraient immobiliser le système.

Il est cependant une chose qu'il faut bien préciser, c'est que les contrôleurs de la circulation aérienne sont particulièrement dévoués à la tâche et qu'ils sont de véritables spécialistes. Même s'ils décident de ralentir les opérations, ils ne compromettent jamais la sécurité. Ils se contentent de retarder les vols ou d'espacer un peu plus les avions, mais ils veillent toujours à garantir la sécurité aérienne.

Le président: Et c'est d'ailleurs sans doute plus sûr quand les avions sont plus espacés entre eux.

● 1700

Mr. Wightman: Yes. If you keep them all on the ground, it's extremely safe.

M. Wightman: Certes, mais si vous les gardez au sol, c'est encore plus sûr.

[Text]

M. Paré: Vous avez dit qu'au niveau de la commercialization, aucune option n'était éliminée. Mais dans l'hypothèse où on se tournerait vers l'entreprise privée pour gérer le contrôle aérien, comment Transport Canada pourra-t-il s'assurer que le français sera toujours une priorité pour les communications dans le contrôle aérien?

Mr. Wightman: That's a very good question, sir, and it's covered very, very thoroughly in the Aeronautics Act and the regulations that flow from the Aeronautics Act.

Under the Official Languages Act any enterprise that is regulated by the federal government and that provides a safety service to Canadians must provide that service in both languages. The regulations that are already in place state where bilingual air traffic control must be provided. Those regulations would not change with commercialization, and a commercial entity would have to respect exactly the same requirements as are respected today.

M. Paré: Vous avez dit que, face aux décisions de fermeture, vous essayez d'être équitable et de traiter tout le monde de la même façon, et vous avez aussi parlé, dans votre document, de l'existence de sept centres de contrôle régionaux.

Or, il existe encore au Canada deux aéroports, Ottawa et Calgary, qui ont conservé leur unité de contrôle terminal, ce qui me semble être une entrave au principe d'équité dont vous avez parlé tout à l'heure. Comment pouvez-vous maintenir deux unités de contrôle qui pourraient être desservies par leur centre de contrôle régional?

Mr. Wightman: We had a large number of terminal control units in the past. We had terminal control units at Quebec City, Halifax, Saskatoon, and other airports such as North Bay. We have, for the most part, brought those terminal control units, which handle the traffic in the immediate vicinity of the airport before the control tower talks to them, into the parent area control centre, with the two exceptions that you mentioned.

The two exceptions are Ottawa and Calgary. In the case of Ottawa one of the reasons was the provision of bilingual air traffic services, and also that Ottawa is a unique airport in that it is, in effect, two airports in one. Calgary is a centre that has a tremendous amount of traffic and we felt that it was necessary to have a stand-alone terminal control unit there for traffic reasons. Those are the reasons for those two terminal control units staying where they are.

The Chairman: On page six, Mr. Wightman, you have the traffic criteria and I notice you had total annual movements, 60,000, 40,000 and 20,000, and down at the bottom you had air carrier movements. Does that play on this chart at all or is that just a point of information? How does that play?

Mr. Wightman: It plays in the difference between providing a flight service station or providing nothing at all.

The Chairman: A control tower.

Mr. Wightman: Not a control tower. It has nothing to do with a control tower.

[Translation]

Mr. Paré: You said about commercialization that all options are being considered. Now, let's assume for a minute that the private sector would manage the air traffic system. How will Transport Canada make sure that the French language will keep its status in the air traffic control communications?

M. Wightman: Voilà une excellente question, monsieur, qui est couverte dans les moindres détails dans la Loi sur l'aéronautique et les règlements en découlant.

D'après la Loi sur les langues officielles, toute entreprise de régie fédérale qui offre un service public présentant une dimension de sécurité doit l'offrir dans les deux langues. Le règlement existant précise que le contrôle de la circulation aérienne doit être bilingue. Or, ce règlement ne changerait pas après une privatisation et toute entité commerciale devrait respecter à la lettre les mêmes exigences que celles imposées à l'heure actuelle.

Mr. Paré: You also mentioned that you try to be fair in the decisions made about facilities closure, that you try to treat everyone on a equal footing and in your paper you also mention the existence of seven regional control centers.

However, there are still in Canada two airports, Ottawa and Calgary, which kept their terminal control units which appears to me as a breach of the principle of equity that you talked about earlier on. How can you maintain two control units which could be serviced by their respective regional control center?

M. Wightman: Dans le passé, il existait énormément d'unités de contrôle terminal. Il y en avait une à Québec, une à Halifax, une à Saskatoon et même dans d'autres aéroports comme North Bay. Dans la plupart des cas, nous avons fait en sorte que ces unités, qui se chargeaient de contrôler la circulation aux voisinages immédiats de l'aéroport, avant que les tours de contrôle ne les prennent en main, relèvent des centres de contrôle régionaux, sauf dans les deux cas dont vous venez de parler.

Ces deux exceptions sont donc Ottawa et Calgary. Nous avons maintenu en service l'unité d'Ottawa, notamment parce qu'elle doit assurer des services bilingues, mais aussi parce qu'Ottawa est un aéroport unique en ce sens qu'il en compte deux en un. Quant à Calgary, le volume de circulation est tel que nous avons jugé nécessaire de conserver une unité de contrôle terminal indépendante. Voilà pourquoi ces deux unités de contrôle terminal sont demeurées en service.

Le président: En page 6 de votre document, monsieur Wightman, vous énoncez les critères de circulation et je constate que les mouvements annuels sont de 60 000, de 40 000 et de 20 000 et que, tout en bas, il y a les mouvements des transporteurs aériens. Est-ce que ces données interviennent dans la décision ou s'agit-il simplement de renseignements. À quoi servent ces données?

M. Wightman: À décider s'il y aura une station d'information de vol ou rien du tout.

Le président: Une tour de contrôle?

M. Wightman: Non, pas une tour de contrôle. Cela n'a rien à voir avec les tours de contrôle.

[Texte]

[Traduction]

The Chairman: My concern there is your criteria for distinguishing between whether an airport gets a control tower or gets flight service. Are there opportunities or situations where, for example, at Hamilton airport you have a vast amount of cargo going through? We're not moving people through there, but we're moving probably just as many pieces of cargo through there on three or four different services that use it. Does that play in the criteria somehow to establish the difference between control tower and flight service?

• 1705

Mr. Wightman: The number of passengers per se is not a factor here. What is a factor. . . when we say "total annual movements", we are talking about aircraft movements. An aircraft is an aircraft for air traffic control purposes. It doesn't matter whether it has nobody aboard it or 600 people.

So the only reason the air carrier movements are a concern is that the scheduled air carriers have a greater requirement for flight information than private operations or recreational operations. The more scheduled air carrier operations there are, the more likely it is that airport needs a flight service station.

The Chairman: So your criteria on establishing whether an area has a control tower that operates 24 hours or only 16 hours, say, are based more on carrier movements, not on how many heads move through the terminal building.

Mr. Wightman: It has nothing to do with how many passengers move through it. It has to do only with traffic. And when we're talking about the hours of operation, we're talking about the distribution of that traffic. There may be 60,000 movements, so it qualifies for a control tower. But those 60,000 movements may be all between 8 a.m. and 6 p.m., so there's no need to keep the tower open overnight. That's how that decision is made.

Mr. Gouk: Before I get into any questions, I'd just like to clarify that I am generally in favour of the concept of the commercialization. I'm not against that. Nor do I deny that some towers can probably be closed, and some flight services. The only thing I'm questioning, particularly about the towers and the flight service, is you said generally this whole thing is going to take five to ten years. But in the case of the towers, I think for the most part it's going to take less than twelve months. It's the flight services that are going to take five to ten years.

So given that according to your figures we hopefully will have this commercialization process complete and operating by April 1996, I'm just suggesting—a lot of the towers are closing next June—for the sake of another nine months, wait until we find out the commercial users, on a user-pay concept, operating in a businesslike manner. . . without, as you put it, meeting government objectives other than the aviation service, can look at this and make an objective evaluation based on the users' needs.

Le président: Eh bien, ce que je veux savoir, c'est le critère que vous appliquez pour décider que tel aéroport aura une tour de contrôle ou une station d'information de vol. Est-ce qu'il n'y a pas certains cas, à Hamilton par exemple, où les aéroports accueillent un volume important d'avions cargo? Ainsi, même s'il ne s'agit pas de passagers, il demeure que les mouvements aériens, de trois ou quatre transporteurs, sont importants. Est-ce que cette dimension fait partie des critères de choix entre une tour de contrôle et une station d'information de vol?

M. Wightman: Le nombre de passagers n'est pas un facteur en tant que tel. Par contre le facteur, c'est le nombre total de mouvements annuels, et nous parlons alors de mouvements aériens. Ces mouvements correspondent, pour les fins du contrôle de la circulation aérienne, à des avions. Peu importe qu'ils ne transportent personne ou 600 passagers.

Donc, la seule raison pour laquelle on se préoccupe des mouvements des transporteurs aériens réguliers, c'est que ceux-ci ont beaucoup plus besoin d'informations de vol que les exploitants privés ou les pilotes d'avions de tourisme. Plus il y a de mouvements de transporteurs aériens réguliers et plus il est nécessaire que l'aéroport soit doté d'une station d'information de vol.

Le président: Donc, pour décider si un emplacement doit être desservi par une tour de contrôle fonctionnant 24 heures sur 24 ou seulement 16 heures sur 24, par exemple, vous vous appuyez beaucoup plus sur le nombre de mouvements de transporteurs aériens que sur le nombre de passagers transportés.

M. Wightman: Cela n'a rien à voir avec le nombre de passagers passant par l'aérogare, mais uniquement avec le volume de circulation. Quant aux heures d'ouverture, elles ne sont fonction que de la répartition des mouvements aériens durant la journée. S'il y a 60 000 mouvements par an, alors l'aéroport doit être desservi par une tour de contrôle, mais si ces 60 000 mouvements sont concentrés entre 8 heures et 18 heures, alors la tour n'a pas à être ouverte la nuit. Voilà les critères qui guident nos décisions.

M. Gouk: Avant de vous poser mes questions, je tiens tout de suite à préciser que, dans l'ensemble, je suis favorable à la privatisation. Je ne suis pas contre. Je ne nie pas, non plus, qu'il faille sans doute fermer certaines tours et certaines stations d'information de vol. Par contre, il y a une chose qui m'interpelle, au sujet des tours et des stations d'information de vol, c'est que, selon vous, tout le processus devrait prendre cinq à dix ans. Or, dans la plupart des cas, le sort des tours de contrôle sera réglé d'ici 12 mois. Par contre, c'est celui des stations d'information de vol qui nécessitera cinq à dix ans.

Donc, si d'après vos données cette privatisation devrait être terminée d'ici avril 1996, je vous proposerais d'attendre—en fait un grand nombre de tours seront fermées en juin prochain—, ce n'est qu'une question de 9 mois à peine—que nous ayions choisis les exploitants commerciaux, qui fonctionneront de façon commerciale, selon le principe des frais d'utilisation et que l'on se contente de répondre aux objectifs du gouvernement en matière de service aéronautique, comme vous le disiez. . . On pourrait laisser le soin à ces exploitants commerciaux d'étudier cette question et de prendre une décision objective en fonction des besoins des usagers.

[Text]

Mr. Wightman: This is a suggestion that certainly has been considered.

We're faced with this problem. Do we do the dirty work now, or do we let the commercial corporations do the dirty work? What we've said is we're very confident commercialization will in fact take place. But it might not. We're going to have to do this eventually anyway, and we think, as I said before, it's simply good management to do these things in a systematic and logical way and not postpone the decisions. We've been postponing these difficult decisions for so long that I just think we ought to get on with them when it's clear these facilities aren't required.

Mr. Gouk: You mentioned nine towers actually closing; two being changed over and nine closing. The figures I've had from you until you walked in here today are ten towers closing. Could you tell me which tower has been taken off the list?

Mr. Wightman: It's not a case of one being taken off the list. The Charlottetown tower was closed two or three days ago. So we don't have to close it. Nine more are to be closed.

Mr. Gouk: Thank you for that clarification.

To go back to the two towers in Quebec, in Baie Comeau and Val d'Or, the rationale there is that you need to have something. I would suggest if you already have something, and given that flight service is moving towards a centralization type of process, would it not be far more financially feasible to leave the tower in place until such time as you can replace the tower with an RCO?

Mr. Wightman: It might be. We do not have approval yet to build flight information centres. This is another one of these things where it's all part of the plan. As somebody said at a conference I was at a week ago, no plan survives contact with reality. We're just not sure whether that plan will founder somehow, in which case again we're left with these decisions at a later time.

Let me be absolutely honest. We have the will now. We have the environment. We have the support of the aviation community. Now's the time to do these things.

• 1710

Mr. Gouk: There is just one thing I'd like to state for the edification of the committee. When we talk in terms of safety, any time you remove a tower or a flight service... For example, on removing flight service from Sandspit, it might be safe in Sandspit without a flight service but it will not be as safe. If you remove the tower from Kamloops and leave flight service in its place, then it might be safe but it will not be as safe. The government operates on a risk model, and this is one of the factors we're going to have to look at.

The Chairman: We should have two towers everywhere.

[Translation]

M. Wightman: C'est sans doute une idée qui mérite considération.

Mais nous sommes confrontés à un problème. Devons-nous faire le sale travail maintenant ou laisser le soin aux sociétés commerciales de le faire à notre place? Nous sommes convaincus que la privatisation aura lieu. Mais le processus peut très bien ne pas aboutir. Dans tous les cas de figure, nous devons opérer la rationalisation des services à la circulation aérienne, comme je le disais, et nous estimons qu'il est sain sur le plan de la gestion d'effectuer cette rationalisation de façon systématique et logique et de ne pas repousser ces décisions difficiles. D'ailleurs, c'est ce que nous avons fait pendant longtemps et j'estime qu'il est temps que nous passions aux actes, puisqu'il est évident que les installations en question ne seront plus nécessaires.

M. Gouk: Vous avez parlé de la fermeture de neuf tours; deux doivent être transformées en FSS et neuf doivent fermer. Mais avant que vous ne veniez témoigner ici, on m'avait parlé de dix tours. Quelle tour a été retirée de la liste?

M. Wightman: Aucune, mais la tour de Charlottetown a été fermée il y a deux ou trois jours de cela. Donc, ce n'est plus à faire et il en reste neuf autres à fermer.

M. Gouk: Merci de la précision.

Pour en revenir au cas de deux tours au Québec, celle de Baie Comeau et de Val d'Or, il est évident que vous avez besoin d'assurer le service en ces deux endroits. Et bien, puisque vous avez déjà quelque chose en place, et étant donné que le service d'information de vol tend à être centralisé, ne serait-il pas plus raisonnable sur le plan financier de ne rien changer en attendant que vous puissiez remplacer les tours par un RCO?

M. Wightman: Peut-être. Nous n'avons pas encore reçu l'approbation de construire les centres d'information de vol. C'est là notre élément de la planification. Comme le disait quelqu'un à une conférence à laquelle j'ai assisté il y a une semaine, aucun plan ne résiste à l'assaut de la réalité. Nous ne savons pas si ce plan ne risque pas de s'effondrer mais, le cas échéant, il faudrait tout de même que nous prenions ce genre de décisions plus tard.

Je vais être tout à fait honnête. Il y a à présent un désir d'agir, les conditions sont réunies et nous avons l'appui du milieu aéronautique. C'est le moment de passer à l'action.

M. Gouk: Il y a autre chose que j'aimerais dire pour l'édification des membres du comité. S'agissant de sécurité, dès qu'on retire du service une tour de contrôle ou une station d'information de vol... Par exemple, si l'on retire le service d'information de vol de Sandspit, ce sera peut-être sûr, mais pas autant qu'avec une station d'information de vol. Si vous fermez la tour de Kamloops et la remplacez par une station d'information de vol, ce sera peut-être sûr, mais pas autant qu'avant. Le gouvernement applique un modèle de risque et c'est un des facteurs que nous prendrons en considération.

Le président: Donc nous devrions avoir deux tours partout.

[Texte]

Mr. Gouk: Probably somewhat to your chagrin, I'd like to move away from air traffic control and ask you about the MLS system we're looking at currently. The United States, for one, has now agreed that the MLS is yesterday's system and is moving off that and is getting into global positioning. I understand that we are not really moving into global positioning and we're proceeding with the installation of MLS. Is that correct?

Mr. Wightman: Not exactly. We are under contract right now, with a company in Sydney, Nova Scotia, to develop microwave landing systems. That contract has not been altered or amended at all, but it is being reviewed. Of course it is being reviewed for the very reason you point out, Mr. Gouk, that the United States has now decided that they will not proceed with the development of microwave landing systems and that they will put their total energies into developing the global positioning system, which is a satellite navigation system that is extremely accurate and extremely inexpensive for the users and really shows promise of being the way of the future.

There are some concerns, though, with GPS. In Canada we are pressing ahead with GPS. We are one of only two countries in the world that have already authorized the use of GPS for en route navigation and for non-precision approaches.

The European countries are very nervous about GPS, because it is a U.S. military system and they are afraid that the system is going to be denied to them in some condition of emergency in which the United States might find itself. If the entire world civil aviation system is depending on that system, then obviously this would be a catastrophe. So the Europeans are hedging their bets on GPS: they are talking about putting up their own system; they are talking about using the Russian system. Until they sort that out, they are pressing ahead with microwave landing system development.

Our company in Canada believes that it has a market opportunity in Europe, and it is pressing us to continue funding the development of this system. This is a decision that we must make very soon, within the next two or three months, as to whether or not to press on with the microwave landing system.

A major international meeting is scheduled at the International Civil Aviation Organization in March 1995 that will decide whether the microwave land system will be the system of the future or whether other systems will be permitted to be used. So I don't know whether we will make a final decision before we hear from that body or not, but obviously we are reviewing the options we have with respect to microwave landing system development.

Mr. Gouk: Somebody fairly well-placed in the aviation community in the Pacific region advised me that he has been told by the government that if any local airport group is willing to purchase the ground-based equipment and put it in, then Transport Canada will flight-check and develop the procedure for it for that airport. Is there any truth to that?

Mr. Wightman: There is, but this is a specific system that has been developed by a company in Calgary and it is designed to be a system between the aircraft and the ground unit. In other words, the ground unit can never be certified for general

[Traduction]

M. Gouk: Quitte à vous contrarier, je vais m'arrêter de parler de contrôle de la circulation aérienne et vous demander ce qu'il adient du MLS que l'on envisage d'implanter. Les États-Unis, pour leur part, ont décrété que le MLS est un système désuet et ils envisagent de passer au système GPS. J'ai cru comprendre qu'ici nous n'envisageons pas vraiment de passer au système de positionnement global et que nous avons opté pour l'installation de MLS. Est-ce exact?

M. Wightman: Pas tout à fait. Nous avons conclu un contrat avec une entreprise de Sydney en Nouvelle-Écosse, pour la mise au point de systèmes d'atterrissage hyperfréquence. Ce contrat n'a été modifié en rien, mais nous sommes en train de le revoir. Pour la raison que vous avez mentionnée plus tôt, monsieur Gouk, à savoir que les États-Unis viennent de décider de ne pas opter pour les systèmes d'atterrissage hyperfréquence, mais de s'investir totalement dans la mise au point d'un système de positionnement global, qui est un système de navigation par satellite extrêmement précis et très peu coûteux pour les usagers, et qui est très prometteur et sera le système de demain.

Par contre, le GPS n'est pas sans soulever certaines préoccupations. Au Canada, nous progressons à grands pas en ce sens et nous sommes le deuxième pays au monde à avoir autorisé l'utilisation du GPS pour la navigation en route et pour les approches de non précision.

Les Européens, quant à eux, ne sont pas très à l'aise avec le GPS, parce qu'il s'agit d'un système militaire américain et qu'ils craignent que l'accès leur soit refusé en cas de situation d'urgence pour les Américains. Si toute l'aviation civile internationale devait dépendre de ce système, ce serait alors une catastrophe. Donc, les Européens sont en train de se raviser au sujet du GPS et ils envisagent d'adopter leur propre système, en fait ils parlent même d'opter pour le système russe. Mais en attendant, ils progressent dans la mise au point du système d'atterrissage hyperfréquence.

Notre entreprise, au Canada, croit avoir un marché potentiel en Europe et elle nous invite à continuer de financer la mise au point de ce système. Dans les deux ou trois prochains mois, nous devons donc décider si nous allons faire porter nos efforts sur le MLS ou non.

Une réunion internationale est prévue au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en mars 1995, afin de décider si le système de l'avenir sera le MLS ou si nous pourrions utiliser d'autres systèmes. Donc, nous ne savons pas si nous allons prendre une décision définitive avant les résultats de cette réunion mais, en attendant, nous examinons bien sûr nos options relativement à la mise au point du système d'atterrissage hyperfréquence.

M. Gouk: Une personne très bien placée dans le milieu de l'aviation, dans la région du Pacifique, m'a dit qu'elle avait appris du gouvernement que si un groupe d'exploitation d'un aéroport local désirait acheter le matériel au sol et l'installer, Transport Canada se chargerait des vérifications en vol et de l'élaboration des procédures pour l'aéroport. Est-ce vrai?

M. Wightman: Effectivement, mais il s'agit d'un système particulier mis au point par une entreprise de Calgary et qui est en fait un système air-sol. Autrement dit, l'unité au sol ne peut être agréée pour une utilisation générale, elle ne peut l'être que

[Text]

use; it can only be certified for use with a particular airborne installation. So if an air carrier, for example, says, I want to use GPS precision approach to go into an airport at which I have a lot of traffic and which is remote and doesn't have enough traffic to justify an instrument landing system, but I want to do this so it will get me access to that airport, he can then go to this company and say, let's develop the system for my airplanes and this particular airport, and Transport Canada will then come and certify its use, but just for that carrier.

[Translation]

pour des installations de bord particulières. Ainsi, si un transporteur aérien voulait effectuer des approches de précision au GPS, à un aéroport éloigné, très fréquenté mais pas suffisamment pour justifier l'installation d'un système d'atterrissage aux instruments, il pourrait se tourner vers cette entreprise et lui demander d'installer ce système à bord de ses avions, pour cet aéroport particulier, après quoi Transport Canada en certifierait l'utilisation, mais uniquement pour le transporteur en question.

• 1715

Mr. McKinnon: I am representing the Manitoba area. We have one major airport in the whole province, with a lot of smaller satellites. I am concerned with safety overall in our province, and I am aware that there are going to be some major transitions in terms of overall airport operations. Am I hearing correctly that you will be putting in some kind of a navigation system to service all the smaller and remote airports that we have, like Gillam and Thompson, etc.?

M. McKinnon: Je représente la région du Manitoba. Nous avons un grand aéroport pour toute la province et de nombreux petits aéroports satellites. Je m'inquiète de la sécurité aérienne dans la province et je sais que nous devons nous attendre à subir une transition assez importante sur le plan de l'exploitation aéroportuaire. Est-ce que je comprends bien que vous allez mettre en oeuvre une espèce de système de navigation qui va desservir tous les petits aéroports et les aéroports éloignés, comme Gillam et Thompson?

Mr. Wightman: Yes, sir. The future system, which is not here yet, this satellite navigation system that we spoke of, has the potential to provide approach guidance at any airport in Canada without any ground installation whatsoever in the case of a non-precision approach, and with a very inexpensive ground installation providing precision approach, the same as you would get at Winnipeg International Airport. That is the potential. That is why we are pressing ahead with this satellite navigation system as quickly as we can. It promises great benefits to the aviation user and to the communities that have airports. It is not here yet, but that is what we are working to, and that is what the international aviation community is working to as well.

M. Wightman: Tout à fait. Le futur système, qui n'est pas encore en place, ce système de navigation par satellite dont nous venons de parler, peut permettre d'assurer un guidage à l'approche vers n'importe quel aéroport au Canada, et cela sans qu'il soit nécessaire de disposer d'une installation au sol dans le cas des approches de non précision et, pour les approches de précision, comme l'Aéroport international de Winnipeg, une installation peu coûteuse suffit. Voilà donc le potentiel que présente ce système et c'est pourquoi nous faisons tout pour l'adopter le plus rapidement possible. Il est très prometteur pour les usagers de l'aviation civile ainsi que pour les collectivités desservies par un aéroport. Il n'est pas encore réalité, mais nous y travaillons, de même que la communauté aéronautique internationale.

Mr. McKinnon: And this will eliminate some job positions that may be present there right now, i.e., in towers or flight stations.

M. McKinnon: Et il donnera lieu à l'élimination de certains emplois, comme dans les tours et les stations d'information de vol.

Mr. Wightman: Not necessarily in towers. It won't really affect whether there is a tower or a flight service station, but it will certainly mean that, for example, we will require fewer maintenance technicians because we will have fewer navigational aids on the ground. We will be getting our navigational information from space.

M. Wightman: Pas forcément dans les tours. Il ne changera pas vraiment grand-chose dans les tours ou les stations d'information de vol, mais il est évident qu'il faudra moins de techniciens d'entretien, parce qu'il y aura moins d'aides à la navigation au sol. Désormais, toutes les informations sur la navigation viendront de l'espace.

The Chairman: Mr. Wightman, I thank you and your officials very much for coming to our committee and providing us with a very thorough report and taking the time to do so. Now that we have a good background to the navigation system we can get some feedback from the different witnesses who will be coming before us over the next couple of months. Again, thank you very much.

Le président: Monsieur Wightman, je vous remercie, de même que vos collaborateurs, d'avoir pris le temps de venir témoigner devant le comité et de nous avoir livré un rapport aussi complet. À présent que nous sommes mieux renseignés sur ce système de navigation, nous allons pouvoir recueillir les impressions des différents témoins que nous accueillerons au cours des deux ou trois prochains mois. Encore une fois, merci beaucoup.

Mr. Wightman: Thank you, Mr. Chairman.

M. Wightman: Merci, monsieur le président.

The Chairman: We will call the meeting adjourned until tomorrow.

Le président: La séance est levée, nous reprendrons demain.

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Jim Silye
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Jim Silye
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

Wednesday, October 5, 1994
(18)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 5:34 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne and Paul Mercier.

Acting Members present: Pierre de Savoye for Michel Guimond; Ivan Grose for Joe Comuzzi; Jake Hoepfner for Jim Silye; Glen McKinnon for Anna Terrana; Andy Scott for Charles Hubbard.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Department of Transport: Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Airports Group.

Pursuant to Standing Order 106(1) and the motion adopted by the Committee on Tuesday, October 4, 1994, the Committee proceeded to the election of the Vice-Chairperson (Opposition).

Jim Gouk moved, —That any motion to elect a Vice-Chairperson be decided by secret ballot, and that any voting on this motion be recorded.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was negatived on the following division:

YEAS

Jim Gouk	Jake Hoepfner—(2)
----------	-------------------

NAYS

Pierre de Savoye	Raymond Lavigne
Joe Fontana	Glen McKinnon
Ivan Grose	Paul Mercier
Jim Jordan	Andy Scott—(8)

Jake Hoepfner moved, —That Jim Gouk be elected as a Vice-Chairperson.

The question being put on the motion, it was negatived on the following division:

YEAS

Jim Gouk	Jake Hoepfner—(2)
----------	-------------------

NAYS

Pierre de Savoye	Raymond Lavigne
Joe Fontana	Glen McKinnon
Ivan Grose	Paul Mercier
Jim Jordaon	Andy Scott—(8)

Paul Mercier moved, —That Michel Guimond be elected Vice-Chairperson.

The question being put on the motion, it was adopted on the following division:

PROCÈS-VERBAL

Le mercredi 5 octobre 1994
(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 17 34, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Paul Mercier.

Membres suppléants présents: Pierre de Savoye pour Michel Guimond; Ivan Grose pour Joe Comuzzi; Jake Hoepfner pour Jim Silye; Glen McKinnon pour Anna Terrana; Andy Scott pour Charles Hubbard.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoin: Du ministère des Transports: Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports.

En application du paragraphe 106(2) et de la motion adoptée par le Comité le mardi 4 octobre 1994, le Comité procède à l'élection du vice-président (pour l'opposition).

Jim Gouk propose — Que toute motion visant l'élection du vice-président soit votée au scrutin secret, et que le vote de la présente motion soit inscrit.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée:

POUR

Jim Gouk	Jake Hoepfner—(2)
----------	-------------------

CONTRE

Pierre de Savoye	Raymond Lavigne
Joe Fontana	Glen McKinnon
Ivan Grose	Paul Mercier
Jim Jordan	Andy Scott—(8)

Jake Hoepfner propose — Que Jim Gouk soit élu vice-président.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée:

POUR

Jim Gouk	Jake Hoepfner—(2)
----------	-------------------

CONTRE

Pierre de Savoye	Raymond Lavigne
Joe Fontana	Glen McKinnon
Ivan Grose	Paul Mercier
Jim Jordan	Andy Scott—(8)

Paul Mercier propose — Que Michel Dumond soit élu vice-président.

La motion, mise aux voix, est adoptée:

YEAS

Pierre de Savoye
Joe Fontana
Ivan Grose
Jim Jordaon

Raymond Lavigne
Glen McKinnon
Paul Mercier
Andy Scott—(8)

POUR

Pierre de Savoye
Joe Fontana
Ivan Grose
Jim Jordan

Raymond Lavigne
Glen McKinnon
Paul Mercier
Andy Scott—(8)

NAYS

Jim Gouk

Jake Hoeppner—(2)

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated Tuesday, October 4, 1994, Issue No. 11*).

Victor Barbeau made an opening statement and answered questions.

At 6:58 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

CONTRE

Jim Gouk

Jake Hoeppner—(2)

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité commence son étude sur la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 4 octobre 1994, fascicule n° 11*).

Victor Barbeau fait un exposé et répond aux questions.

À 18 h 58, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, October 5, 1994

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 5 octobre 1994

• 1730

The Chairman: Good afternoon, colleagues. Thank you for attending this afternoon meeting of the Standing Committee on Transport.

We have an order of business to proceed with before we go to the Standing Order, and that is the election of the vice-chair. We selected the chair and one vice-chair at the last meeting yesterday.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Mr. Chairman, in accordance with the suggestion by your own senior caucus member that votes on the election of chairs and vice-chairs be done by secret ballot, I would ask that this be done by secret ballot and any votes taken on that decision recorded.

• 1735

The Chairman: I don't know how you can record a secret-ballot vote.

Mr. Gouk: You can record votes, yea or nay, for the purpose of deciding whether or not we're going to have a secret ballot.

The Chairman: Does anybody have a problem with a secret ballot?

Mr. Fontana (London East): Yes. It doesn't sound very democratic to me.

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Monsieur le président, je n'ai pas compris ce qui vient d'être dit.

Mr. Fontana: If it has to be done it should be by way of a formal motion because I'd like to talk to the formal motion.

The Chairman: Mr. Mercier, there was a request put forward by Mr. Gouk. He wants to know if we can have a secret-ballot vote on the election of the vice-chair. If there's a problem with having a secret-ballot vote, then we should have a vote on whether we should have a secret-ballot vote and it would be a recorded vote.

Is that correct, Mr. Gouk?

Mr. Gouk: That's correct. If you want it in the form of a motion, I will move that it be a secret ballot and any voting on this motion be recorded.

Mr. Fontana: Speaking to the motion, Mr. Chair, it might not seem like a big deal, but I've never taken a secret vote in committee on any matter. Having been accused by the Reform Party of not being transparent and open enough on other issues, I sure as heck wouldn't want to start the precedent of having secret votes on anything. I would urge the committee to vote the motion down.

M. Mercier: Monsieur le président, je suis du même avis. Ce serait un précédent tout à fait insolite, ça ne s'est jamais fait et je ne vois pas la raison pour laquelle cela serait ainsi; nous serons contre la motion.

Le président: Bon après-midi, chers collègues. Merci de participer à la séance de cet après-midi du Comité permanent des transports.

Nous avons une question de procédure à régler avant de passer à notre ordre du jour, à savoir: l'élection d'un vice-président. Le président et un vice-président ont été choisis à la dernière séance, hier.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Monsieur le président, comme le membre le plus ancien de votre propre caucus a proposé que l'élection des président et vice-président soit faite au scrutin secret, je demanderai donc qu'il en soit ainsi et que toute mise aux voix de cette proposition soit faite par appel nominal.

Le président: Je me demande comment on peut enregistrer un scrutin secret.

M. Gouk: Vous pouvez enregistrer les voix pour ou contre en vue de décider si nous allons ou non tenir un scrutin secret.

Le président: Quelqu'un s'oppose-t-il au scrutin secret?

M. Fontana (London—Est): Oui. Cela ne me paraît pas très démocratique.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Mr. Chairman, I did not understand what has just been said.

M. Fontana: Si l'on doit procéder ainsi, il faudrait soumettre une motion en bonne et due forme parce que j'aimerais intervenir à ce sujet.

Le président: Monsieur Mercier, M. Gouk a présenté une demande. Il veut savoir si l'élection du vice-président peut avoir lieu au scrutin secret. Si ce mode de scrutin fait problème, alors nous pouvons voter par appel nominal sur la question de savoir si nous devrions avoir un scrutin secret.

Est-ce exact, monsieur Gouk?

M. Gouk: Oui. Si vous voulez cela sous forme de motion, je propose qu'il y ait un scrutin secret et que tout vote portant sur cette motion soit fait par appel nominal.

M. Fontana: En ce qui concerne la motion, monsieur le président, cela peut paraître assez banal, je n'ai jamais tenu un scrutin secret en comité sur quoi que ce soit. Le Parti réformiste m'a accusé de ne pas être transparent et assez ouvert sur d'autres questions, et la dernière chose que je voudrais faire c'est créer un précédent en tenant des scrutins secrets sur une quelconque question. Je prie instamment le comité de rejeter la motion.

Mr. Mercier: Mr. Chairman, I agree. This would be a quite unusual precedent. It has never been done and I don't see why it should be so; we will vote against the motion.

[Text]

[Translation]

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Chairman, we had a problem at our agriculture meeting the other day and I'd like to avoid that. I would like to nominate Mr. Gouk as one of the vice-chairmen before we get shot down totally. I've read a lot about fairness in the red book, and I would appreciate it if the motion were put on the floor.

I think a precedent has been set that standing committees have vice-chairs from different regions, and I would appreciate having a vice-chair on transportation from the west. If the Liberal caucus finds that hard to digest, the Winnipeg Blue Bombers are from the east, so we do have some connection. I would like to put that motion on the floor.

M. Mercier: J'invoque le Règlement, monsieur le président!

Les interventions doivent porter sur ce point et je voudrais savoir si c'est du vote secret ou non dont il s'agit. Là est la question et je voterai pour que le débat porte sur ce point—là et non sur les questions de représentation de telle ou telle région, qui sont tout à fait hors-sujet. Ce qui est à l'ordre du jour, c'est le vote secret ou non.

The Chairman: We will stay with the first motion that's been presented on the floor by Mr. Gouk whether we should have a secret-ballot vote. Are there any speakers besides Mr. Fontana to that?

M. de Savoye (Portneuf): Je suis tout à fait de l'avis de M. Fontana et je vais rejeter la motion.

Mr. Gouk: I would just like to point out for the edification of all the committee, particularly Mr. Fontana, who often quotes the little red book, that in appendix B of the red book is listed a paper called "Reviving Parliamentary Democracy: The Liberal Plan for House of Commons and Electoral Reform", which advocates secret ballots for elections for chairs and vice-chairs. It's your book, Mr. Fontana.

The Chairman: Let's have the motion that's before us, Mr. Gouk.

You're trying to determine with this motion whether we should have a secret-ballot vote or not. What is going to come after this secret-ballot vote will likely be an adherence to the red book policy.

Mr. Gouk: Well, the red book—

The Chairman: Can we talk to this motion first?

• 1740

Mr. Gouk: I am talking to that. Which motion are we talking to now?

The Chairman: Your first one.

Mr. Gouk: My first one is a ballot vote, a secret ballot. I am just pointing out according to the Liberals' little red book—

The Chairman: Does that say we can't have secret ballot votes?

Mr. Gouk: It says you advocate a secret ballot. I am just saying we're making a motion that supports your little red book.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur le président, nous avons eu un problème lors de notre séance sur l'agriculture l'autre jour et je voudrais éviter cela. Je proposerais que M. Gouk soit l'un des vices-présidents avant que nous ne nous fassions abattre complètement. Il est beaucoup question de justice dans le Livre rouge et j'aimerais que la motion soit portée à l'ordre du jour.

Un précédent a déjà été créé, en ce sens que les comités permanents ont des vice-présidents de différentes régions et j'aimerais qu'au Comité des transports il y en ait un de l'Ouest. Si le caucus libéral ne peut avaler cela, les Blue Bombers de Winnipeg sont de l'Est, de sorte que nous avons certains liens. J'aimerais que la motion soit inscrite à l'ordre du jour.

Mr. Mercier: I rise on a point of order, Mr. Chairman!

Comments must address this point and I would like to know if we're talking about a secret ballot or not. That is the question and I would vote that the debate bear on that point and not on questions of representation of such or such a region, which are totally out of order. The order of business is whether the ballot will be secret or not.

Le président: Nous nous en tiendrons à la première motion présentée par M. Gouk et dont le comité a été saisi, à savoir si nous devons tenir un scrutin secret. D'autres membres, autres que M. Fontana, veulent-ils intervenir?

Mr. de Savoye (Portneuf): I'm totally in agreement with Mr. Fontana and I will turn the motion down.

M. Gouk: Je voudrais simplement faire remarquer, pour l'édification de tous les membres du comité, surtout de M. Fontana qui cite souvent le petit Livre rouge, qu'à l'annexe B de ce livre on trouve un document intitulé «Régénérer la démocratie parlementaire: le projet libéral concernant la Chambre des communes et la réforme électorale», qui préconise le scrutin secret pour l'élection des présidents et vice-présidents. C'est votre livre, monsieur Fontana.

Le président: Venons-en à la motion proposée, monsieur Gouk.

Vous cherchez à établir si nous devrions avoir un scrutin secret ou non. Ce qui se passera après ce scrutin secret sera probablement conforme à la politique du Livre rouge.

M. Gouk: Eh bien, le Livre rouge. . .

Le président: Pouvons-nous d'abord nous en tenir à la motion?

M. Gouk: C'est ce que je fais. De quelle motion parlons-nous, maintenant?

Le président: Votre première motion.

M. Gouk: Ma première motion concerne un scrutin, oui un scrutin secret. Je ne fais que souligner que, selon le petit Livre rouge des Libéraux. . .

Le président: Dit-il que nous ne pouvons pas tenir des scrutins secrets?

M. Gouk: Il dit que vous préconisez un scrutin secret. Je dis simplement que nous présentons une motion qui appuie votre Livre rouge.

[Texte]

The Chairman: Okay, I am going to call the question. Mr. Gouk, do you want to repeat your motion?

Mr. Gouk: I move that any motion to elect a vice-chair be decided by secret ballot, and any voting on this motion be recorded.

Motion negated: nays 8; yeas 2

Mr. Gouk: I would like to have the specific voting on that.

The Chairman: You want names?

Mr. Gouk: I want a roll call.

The Chairman: Madam Clerk, do you want to put a name to each of those votes?

It will be done. It was everybody but yourselves, so we will record those names for you.

Mr. Harris: I made a motion that one of the vice-chairs should vote. I nominate Mr. Gouk as a vice-chair.

The Chairman: We have one candidate nominated for vice-chair, Mr. Gouk. Do I have any other nominations?

M. Mercier: Je propose M. Michel Guimond.

The Chairman: I have just been informed by my clerk that we do these one at a time. So the first motion we will deal with is the motion put by Mr. Harris that Mr. Gouk be vice-chair.

Motion negated: nays 8; yeas 2

Mr. Gouk: I would ask for a recorded vote on this as well.

The Chairman: Fine. We'll have those names duly noted.

The next motion was received from Mr. Mercier for Mr. Michel Guimond to be nominated for vice-chair.

Mr. Gouk: Just to be consistent, I would ask for a recorded vote.

Motion agreed to: yeas 8; nays 2

The Chairman: Mr. Guimond has been elected opposition vice-chair *in absentia*.

Now we can go to the next order of business. Colleagues, I am asking your indulgence because I have had a request from a number of members to have our presentation and then get into questions, and hopefully be out of here no later than 7 o'clock because of other commitments, even earlier if possible. It's entirely up to the members of this committee how many questions are asked.

Just before we get into questions, I have had my staff phone some of your offices—not so much on our side yet; she hasn't got around to everyone yet. Bill C-38, the marine safety bill, is before this committee, having come from the House after first reading. What we'd like to do is get your feedback on how much work we intend to do on that particular bill. So far as I can tell from other members, including members of the opposition, Bill C-38 is somewhat of a housekeeping bill and we'd certainly like

[Traduction]

Le président: D'accord, je vais mettre la question en délibération. Monsieur Gouk, voulez-vous répéter votre motion?

M. Gouk: Je propose que toute motion concernant l'élection d'un vice-président soit décidée par scrutin secret et que tout vote sur cette motion soit fait par appel nominal.

La motion est rejetée par 8 voix contre 2

M. Gouk: Je voudrais avoir plus de détails précis sur ce vote.

Le président: Vous voulez des noms?

M. Gouk: Je voudrais un appel nominal.

Le président: Madame la greffière, voulez-vous mettre un nom sur chacune de ces voix?

Ce sera fait. C'était tout le monde sauf vous autres; nous inscrirons donc ces noms pour vous.

M. Harris: J'ai proposé que l'un des vice-présidents vote. Je propose donc M. Gouk comme vice-président.

Le président: Nous avons un candidat proposé pour la vice-présidence, à savoir: M. Gouk. Y a-t-il d'autres mises en nomination?

Mr. Mercier: I propose Mr. Michel Guimond.

Le président: La greffière vient de m'informer que nous prenons les candidatures une à la fois. Nous traiterons donc d'abord de la motion de M. Harris proposant que M. Gouk soit nommé vice-président.

La motion est rejetée par 8 voix contre 2

M. Gouk: Je demanderais que cette décision fasse également l'objet d'un vote inscrit.

Le président: D'accord. Les noms seront dûment inscrits.

La motion suivante est celle de M. Mercier qui propose que M. Michel Guimond soit nommé vice-président.

M. Gouk: Par souci de cohérence, je demanderais un vote par appel nominal.

La motion est adoptée par 8 voix contre 2

Le président: M. Guimond a été élu, *in absentia*, vice-président représentant l'opposition.

Nous pouvons maintenant passer au point suivant à l'ordre du jour. Chers collègues, je vous demande d'être indulgents parce que plusieurs membres m'ont demandé d'entendre d'abord l'exposé et de passer ensuite aux questions pour que nous sortions d'ici au plus tard à 19 heures, en raison d'autres engagements, peut-être même plus tôt si possible. Il revient entièrement aux membres du comité de fixer le nombre des questions qu'ils poseront.

Mais avant de passer aux questions, je vous informe que j'ai demandé à mon personnel d'appeler certains de vos bureaux—pas tellement ceux des députés assis de notre côté, car elle n'a pas encore réussi à joindre tout le monde. Le projet de loi C-38 sur la sécurité maritime a fait l'objet d'une première lecture à la Chambre et d'un renvoi à notre comité. Nous aimerions savoir combien de temps nous comptons consacrer à ce projet de loi. En autant que je puisse le savoir par d'autres députés, incluant

[Text]

[Translation]

to go after that bill and have it put behind us so we can go on with our agenda.

So what I am looking for from the opposition and our members is if you have any problems with Bill C-38, can we schedule a meeting so we can deal with this bill clause by clause and then send it on to the House of Commons? If there are any problems with not proceeding directly to clause-by-clause consideration, can I hear back from the members by week's end to my office? I haven't heard anything yet.

ceux de l'opposition, ce projet de loi est d'ordre plutôt administratif et nous aimerions certainement nous y attaquer et en finir pour passer à autre chose.

Je demande donc à l'opposition et à nos députés qui auraient des difficultés avec le projet de loi C-38, si nous pouvons prévoir une réunion pour examiner ce projet de loi article par article et le renvoyer à la Chambre des communes? Si certains s'objectent à ce que nous passions directement à l'examen article par article, pourraient-ils en informer mon bureau d'ici la fin de la semaine? Je n'ai encore eu aucune réaction à ce sujet.

● 1745

We have just had an offer for a date for a briefing on the bill from Transport Canada. The department has some amendments to the bill. Apparently there are some amendments the department wants to put to that bill, and they're suggesting to come to the committee on October 24, which is a Monday.

Transports Canada vient de nous proposer une date pour une séance d'information sur ce projet de loi. Le ministère veut y apporter certains amendements et propose de venir rencontrer le comité le 24 octobre qui est un lundi.

The Clerk of the Committee: I guess it's the Tuesday.

La greffière du Comité: Je crois que c'est un mardi.

The Chairman: Is it Tuesday, October 25?

Le président: Est-ce la mardi 25 octobre?

The Clerk: October 25.

La greffière: Le 25 octobre.

The Chairman: Tuesday, October 25, then, to give us the briefing and the amendments, and then we can decide then whether we should go...

Le président: Donc le 25 octobre, pour nous donner de l'information et nous présenter les amendements. Nous pourrions alors décider si nous devrions...

An hon. member: It's a Tuesday?

Une voix: Est-ce un mardi?

The Chairman: Yes, it's Tuesday, October 25. Yes, we'll make sure it's October 25 that we're... So the clerk will make note that October 25, we'll set aside a couple of hours to deal with the briefing, as well as the clause by clause. Hopefully, we can send it back.

Le président: Oui, c'est le mardi 25 octobre. Oui, nous nous assurerons que c'est le 25 octobre que nous... La greffière prendra note du fait que le 25 octobre nous réserverons deux heures pour cette séance d'information et aussi pour l'étude article par article du projet de loi. J'espère que nous pourrions le renvoyer à la Chambre.

Thank you, ladies and gentlemen.

Merci, mesdames et messieurs.

Now pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national airports policy, bilateral air negotiations and the commercialization of the air navigation system, and we have with us, Victor Barbeau, who is assistant deputy minister, airports group.

Maintenant, conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous examinons la Politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales sur le trafic aérien et la commercialisation du système de navigation aérienne, et nous avons avec nous Victor Barbeau, qui est sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports.

Mr. Barbeau, welcome again back to the committee, and we're looking forward to your presentation on the national airports policy. I wonder if you could introduce whom you've brought with you today.

Monsieur Barbeau, bienvenue une nouvelle fois au comité. Nous avons hâte d'entendre votre exposé sur la Politique nationale des aéroports. Pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent aujourd'hui.

Mr. Victor Barbeau (Assistant Deputy Minister, Airports Group, Department of Transport): Yes. Thank you very much, Mr. Chairman.

M. Victor Barbeau (sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports, ministère des Transports): Oui. Merci beaucoup, monsieur le président.

I'd like to introduce to you Michael Farquhar, who is director general, airport transfers, and he's the person who's going to be negotiating the transfers of the national airport system airports. I have with me also Mr. Revi Trevedi, who is part of our implementation team on the national airports policy.

J'aimerais vous présenter Michael Farquhar qui est directeur général, Cession des aéroports. C'est lui qui négocie la cession des aéroports du Réseau national d'aéroports. M'accompagne également M. Revi Trevedi, qui fait partie de notre équipe de mise en oeuvre de la Politique nationale des aéroports.

Mr. Chairman, I had been told originally that I had up to an hour to make a presentation here. I think with respect for the members around the table and respect to time, and the fact that this policy has been out now for a while, what I would like

Monsieur le président, on m'avait dit à l'origine que je pouvais prendre jusqu'à une heure pour faire mon exposé ici. Je crois que par respect pour les députés aussi autour de la table, tout en respectant l'horaire et du fait que cette politique a été

[Texte]

to do is spend some time but not a whole lot, the least time possible, going over the main elements of the policy with you, and to leave sufficient time for you to be able to ask questions of us.

The Chairman: Thank you.

Mr. Barbeau: Just a couple of notes probably before we start that would be of interest. One is that when the policy was announced, Transport Canada delivered to each and every MP in the House of Commons, and indeed to senators and other people, a complete package, but for the MPs it was a very special package that gave an awful lot of detailed information on airports in their constituency.

I would urge for you and your colleagues, if you have not gone through the package—perhaps your research staff went through it instead of you—it may be worth while looking at it, because we did provide an awful lot of very detailed information.

In very global terms, Mr. Chairman, the beginnings of the policy implementation is going really quite well. I have to keep reminding myself that it was only announced less than three months ago, and in that time I daresay, I and my staff throughout the country have met with probably thousands of people—many, many local groups, municipal politicians, boards of trade, chambers of commerce. We've met indeed with many MPs. We've met with many, many people through the country, and what seems to be happening if I can deduct a couple of messages from it, from our meetings with people, is that a couple of things are happening.

First of all, some of the concerns that had first been expressed with the policy are diminishing in intensity, and I think what happens is as we explain the policy more and more to people in the country, we do tend to notice there are some misconceptions about it and we can explain these away, and I think people in general are more satisfied and certainly more knowledgeable about what we're doing.

That does not mean to say there are still not concerns with the policy, and we are dealing with those as we go along, and indeed it's one of my goals here I think to make sure that everything is well understood and that concerns that may be expressed are dealt with in sufficient detail.

There are certainly concerns left with our policy, which is a subset of our national policy, the policy on emergency response services, and I will be glad to deal with those by giving a general explanation and again answering detailed questions, if there are some.

What I would like to do. . . You have in front of you a document in format bilingue sur la politique nationale sur les transports, et sur les aéroports. Je voudrais revoir cela avec vous aussi rapidement que possible en vous donnant ce que je pense être des éléments majeurs, et ensuite passer aux questions et réponses aussi rapidement que possible.

This policy, Mr. Chairman, in our minds, and I'm talking here about Transport Canada officials and not on the political side, is a very, very positive step forward. We have been in Transport Canada owning, operating, managing airports for some 60 years, and we certainly feel as officials that the time had really come to get a completely consistent approach to airports in Canada, and we really feel that this is what has been accomplished with this policy. We feel the time has come to get

[Traduction]

publiée depuis quelque temps déjà, j'aimerais prendre un moment, pas trop long, en fait le moins de temps possible, pour vous en exposer les principaux volets de manière à vous laisser assez de temps pour nous poser des questions.

Le président: Merci.

M. Barbeau: Avant de commencer, deux observations susceptibles de vous intéresser. D'abord, lorsque la politique a été annoncée, Transports Canada a fait remettre à chaque député et sénateur ainsi qu'à d'autres personnes, une pochette d'information complète, mais pour ce qui est des députés, cette pochette était très spéciale puisqu'elle renfermait un tas de renseignements détaillés sur les aéroports dans leur circonscription.

Si vous ne l'avez pas encore examinée,—peut-être que votre personnel de recherche l'a fait pour vous—, je vous invite instamment ainsi que vos collègues à le faire, car cela pourrait être utile vu la quantité d'informations que nous vous avons fournies.

En termes très généraux, monsieur le président, la mise en oeuvre de la politique progresse actuellement très bien. Je dois constamment me rappeler qu'il n'y a pas trois mois qu'elle a été annoncée et, dans ce bref laps de temps, j'ose dire que moi-même et mon personnel avons rencontré probablement des milliers de personnes dans tout le pays—de très nombreux groupes locaux, des édiles municipaux, des Boards of Trade et des chambres de commerce. Nous avons aussi rencontré de nombreux députés. Et ce qui se dégage des nombreuses rencontres que nous avons eues d'un bout à l'autre du pays, si je puis en tirer deux ou trois messages, c'est qu'il se passe une ou deux choses.

D'abord, certaines inquiétudes que la politique avait soulevées au début, s'estompent aujourd'hui, car à mesure que nous expliquons cette politique à la population, nous nous rendons compte de certaines méprises à ce sujet que nous pouvons tirer au clair, et je crois qu'en général, les gens sont plus satisfaits et sont certainement plus au courant de ce que nous faisons.

Cela ne veut pas dire que la politique ne suscite plus d'inquiétudes, mais nous nous y attaquons au fur et à mesure et c'est même l'un de mes objectifs ici, me semble-t-il, de faire en sorte que tout soit bien compris et que les appréhensions qui pourraient être exprimées soient examinées en détail.

Notre politique soulève certainement encore des inquiétudes; elle est un volet de notre politique nationale, celle des services d'urgence, et je serais heureux de donner des explications générales et de répondre à des questions détaillées s'il y en a.

Ce que j'aimerais faire. . . Vous avez devant vous un document in bilingual format on our National Airports Policy and on airports. I would like to go over this with you as briefly as possible by giving you what I believe to be highlights and move on to questions and answers as fast as possible.

Cette politique, monsieur le président, pour nous, et je parle ici des représentants de Transports Canada et non pas des représentants politiques, est un pas très très positif en avant. Il y a une soixantaine d'années que Transports Canada possède des aéroports, qu'il les exploite et les gère et nous avons certainement le sentiment, en qualité de représentants de ce ministère, que le temps était vraiment venu d'adopter une approche entièrement cohérente au sujet des aéroports

[Text]

a consistent approach to what has to be in Canada an affordable system of airports based on real needs throughout the country and based on affordable needs in the country. Those I think are the major thrusts of what this policy is all about.

[Translation]

canadiens et nous croyons vraiment que cette politique a atteint cet objectif. Nous croyons que le temps est venu d'adopter une politique cohérente à l'égard de ce qui doit être au Canada un réseau d'aéroports abordable correspondant à des besoins réels et abordables aussi d'un bout à l'autre du pays. Ce sont là, à mon avis, les points forts de cette politique.

• 1750

Some of the concerns expressed in the country as we announced the policy and started consulting on its implementation were that this is an offloading of federal responsibility to municipalities and so on. I say quite unequivocally that is not the case; that is not at all intended.

Some other people have expressed concerns that airports would close in the country with this policy being put forward. Again, this is not at all the thrust of this policy. This policy is not there to close airports. It's indeed the contrary that should happen. It's there to make sure that we have a viable system of airports in the country for many decades to come.

What we are trying to do here, what we are intending to do with this policy, is to turn decision-making over to local regional people, rather than having that decision-making take place from a centralized location, whether it's in Ottawa or through our regional offices. In doing that we are withdrawing from operational involvement in airports. We have had an operational involvement for many decades, but we really feel it should be in the hands of local people, who can, much better than us, determine what their needs are and how best to meet those needs.

I'm at page four now in the document. I won't insist much on the transportation overview. I think our minister has made many speeches on that, where he has shown quite clearly that the transportation system in Canada suffers from overcapacity in some areas and undercapacity in others. The cost is way out of line and we really need a balance, generally speaking, in the transportation system.

I will go to page 5 now and talk specifically about airports.

In airports we work under a bottom-line budget. We take taxpayers' money only for the difference between costs and revenues. We are a substantial revenue-producing entity in Transport Canada. Even though we have succeeded I think quite well in generating revenues in the last years through all kinds of efforts on the part of our people throughout the country, we are still taking a substantial amount of taxpayers' money to subsidize the airport system. Let's say the cost is around \$120 million or \$130 million a year right now.

Even with that appropriation being used as a subsidy to the system, the amount of money is definitely inadequate and the system is deteriorating; that is, we are simply trying to do too many things for too many people throughout the country.

In the decades past, decisions about airports I think were made for very good reasons at the time, but in retrospect they were made for some ad hoc reasons. These decisions resulted in a system of airports that has overcapacity in some areas and

Certaines des inquiétudes qui ont été exprimées au moment où nous avons annoncé cette politique et amorcé les consultations en vue de son application, venaient du fait qu'il s'agissait d'un transfert de responsabilité du gouvernement fédéral, à des municipalités et ainsi de suite. J'affirme sans équivoque que tel n'est pas le cas; telle n'est pas du tout notre intention.

D'autres craignent que l'adoption de cette politique entraînera la fermeture d'aéroports au Canada. Ce n'est pas non plus l'objet de cette politique qui ne vise pas à fermer des aéroports. C'est en fait le contraire qui devrait se produire, car notre objectif est d'avoir un réseau d'aéroports viable pour de nombreuses décennies à venir.

Ce que nous cherchons à faire ici et ce que nous avons l'intention de faire grâce à cette politique, c'est de confier la prise de décision à la population locale régionale au lieu que ce processus soit centralisé, que ce soit à Ottawa ou dans nos bureaux régionaux. Nous cessons ainsi de participer à l'exploitation des aéroports. Nous l'avons fait depuis de nombreuses décennies, mais nous croyons vraiment que cette exploitation est du ressort de la population qui peut, bien mieux que nous, déterminer ses besoins et la façon de les satisfaire.

Je suis à la page 4 du document. Je n'insisterai pas beaucoup sur la vue d'ensemble du réseau de transport aérien. Notre ministre en a beaucoup parlé et a clairement indiqué que ce réseau au Canada souffre de surcapacité dans certains domaines et de capacité insuffisante dans d'autres. Les coûts sont vraiment exorbitants et il nous faut réellement, en général, établir un équilibre dans ce réseau.

Je passe maintenant à la page 5 du document et parlerai plus précisément des aéroports.

Les aéroports disposent d'un budget qui est fonction des résultats d'exploitation. Nous ne prenons l'argent des contribuables que pour combler la différence entre les coûts et les recettes. Nous sommes, à Transports Canada, une entité qui génère d'importantes recettes. Même si nous avons, à mon avis, réussi assez bien à cet égard depuis quelques années grâce aux efforts de tout genre déployés au Canada par notre personnel, nous puisons encore largement dans le trésor public pour subventionner le réseau d'aéroports. Mettons que les coûts s'élèvent aujourd'hui à 120 ou 130 millions de dollars par an.

Même si ce crédit est utilisé comme subvention au réseau, il est certainement insuffisant et le réseau se détériore; c'est-à-dire que nous essayons simplement d'en faire trop à la fois pour beaucoup trop de gens.

Au cours des décennies antérieures, les décisions concernant les aéroports étaient prises pour de très bonnes raisons à l'époque, mais, avec le recul, on constate que certaines de ces raisons étaient très ponctuelles, ce qui nous a donné un réseau

[Texte]

undercapacity in others, and where again there is a real need to reach some degree of consistency throughout the country. The status quo—I'm speaking now strictly as a civil servant of course—for us is strictly not an option. We cannot keep on operating airports the way we're operating them now.

I've gone into some of the whys of the policy already, but I'll go back, at the risk of being a bit repetitive. What we really want to do here is make sure that the service that is offered at airports matches real demand, not perceived demand, nor wish lists, but real demand, what is essential for the regions and the localities that are being served by airports, and to match the expectations, or match the demand to cost. So what we are looking for is to have a system that is financially self-sufficient at the end of a five-year period, where the taxpayer at large is no longer paying for elements of the system, but where the system again can handle itself. It can be done, and we can show how it can be done at all the airports individually.

Page 7 gives you very briefly some of the benefits of local control, the flexibility in decision-making. To the extent that we keep on operating a system of airports out of Ottawa and out of regional offices, we are bound by what I would refer to as institutional constraints. I don't say this negatively. They are constraints that have all been instituted for very good reasons. But we are part of a big, big machine. It's very difficult for us to make decisions quickly and make decisions that answer specific demands in the local marketplace.

Flexibility to generate revenue is of much the same ilk. To change some fees, for example, we have to go through regulation, which can take us from six months to a year. It is very difficult to change fees. This is either upwards or downwards, because there are some possibilities to bring some fees downwards over the years, which could be very good for the aviation industry.

Efficiency of services, the questions of overhead, the questions of levels of service which if they are standardized through the country become too onerous in some instances and so on, and all of the questions of expansion and looking to the future we feel can be looked after much better by local regional entities than by a system generated out of Ottawa.

To go into the policy very briefly, we have at last defined what we mean by what should be the system of airports through the country. We have defined airports according to five categories: the national airport system, the regional and local airports, small airports, remote airports, and arctic airports. There's a sixth very small category; these are the satellites—generally small airports that are attached to large airports in communities where we have the national airport system airports.

The criteria for the national airport system are the following. First, the airports that are going to fall into the national airport system must be in either provincial or territorial capitals and/or have a passenger loading of 200,000 scheduled and planing—deplaning passengers as a minimum on a yearly basis.

[Traduction]

d'aéroports doté d'une surcapacité dans certains domaines et d'une capacité insuffisante dans d'autres, et à l'égard duquel il faut réellement arriver à une certaine cohérence dans l'ensemble du pays. Le statu quo—je le dis ici strictement comme fonctionnaire bien entendu—n'est pour nous absolument pas une option. Nous ne pouvons continuer à exploiter tous les aéroports comme nous le faisons actuellement.

J'ai abordé déjà quelques-unes des raisons d'être de la politique, mais j'y reviendrai, au risque d'être un peu redondant. Ce que nous cherchons vraiment à faire, c'est d'avoir aux aéroports un service qui réponde à des besoins réels, et non pas à une demande perçue, ou à des velléités, mais à une demande réelle, à ce qui est essentiel pour les régions et les localités desservies par les aéroports, tout en conciliant les attentes ou la demande avec les coûts. Nous voulons donc avoir un réseau financièrement autosuffisant au bout de cinq ans et dont le contribuable ne devra plus défrayer certains éléments, mais qui pourra se suffire à lui-même. C'est possible et nous pouvons y arriver dans chaque aéroport.

À la page 7, nous énumérons brièvement certains avantages qu'offre une prise en charge locale, entre autres, la souplesse dans les prises de décision. Dans la mesure où nous continuons à exploiter un réseau d'aéroports à partir d'Ottawa et des bureaux régionaux, nous sommes liés par des contraintes que je qualifierais d'institutionnelles. Ce n'est pas une critique négative, car ces contraintes ont été instituées pour de très bonnes raisons. Mais nous faisons partie d'une très grosse machine. Il nous est très difficile de prendre rapidement des décisions qui répondent aux besoins précis du marché local.

• 1755

La souplesse permettant de générer les recettes est à peu près du même acabit. Pour changer certains droits, par exemple, nous devons procéder par règlement, ce qui peut prendre de six mois à un an. Il est très difficile de modifier des droits. Cela se fait à la hausse ou à la baisse, parce qu'il est possible que certains droits soient réduits au fil des ans, ce qui serait excellent pour le secteur de l'aviation.

L'efficacité des services, les questions de frais généraux, de niveaux de service qui, s'ils sont uniformisés dans tout le pays, deviennent dans certains cas trop onéreux et ainsi de suite, et toutes les questions d'agrandissement des installations et d'avenir peuvent être réglées, à notre avis, bien mieux par des entités locales et régionales que par un système issu d'Ottawa.

Examinons brièvement la politique. Nous avons au moins défini ce que devrait être le réseau d'aéroports dans tout le pays. Nous l'avons réparti en cinq catégories qui sont: le réseau national d'aéroports, les aéroports régionaux et locaux, les petits aéroports, les aéroports éloignés et les aéroports de l'Arctique. Il y a une sixième très petite catégorie formée des satellites qui sont, en général, de petits aéroports rattachés à d'autres plus grands dans les collectivités où l'on trouve des aéroports relevant du réseau national d'aéroports.

Les critères qui s'appliquent au réseau national d'aéroports sont les suivants: premièrement, les aéroports qui en feront partie doivent se trouver dans des capitales provinciales ou territoriales ou justifier d'un minimum de 200 000 passagers qui embarquent et débarquent de vols réguliers par an.

[Text]

In terms of the scope, we're talking about 26 airports in total. Those 26 airports handle 94% of the scheduled passenger traffic in the country right now.

The goal for the national airport system is to transfer control to local—that is, Canadian—airport authorities through a long-term lease. The goal is also to reach individual self-sufficiency of all of these airports by March 31 in the year 2000. I would add to that immediately that we have of course in the last years already transferred five of those airports to local airport authorities: Vancouver, Calgary, Edmonton, and *les aéroports de Montréal, c'est-à-dire Mirabel et Dorval*.

Two of the airports in the national airport system are also part of the arctic airports, and we are negotiating transfer of those. The two are in the territorial capitals of Whitehorse and Yellowknife. We're negotiating the transfer of those, under a package, to the governments.

Turning to regional local airports. The main criterion for definition of those is that they have scheduled passenger service. In terms of the scope, we have 71 of those in Canada. Of course, in terms of the passengers, they have fewer than 200,000 planing—deplaning passengers per year.

The goal in financial terms is to have these airports operationally self-sufficient by March 31 in the year 2000. We will have what we refer to as an airport capital assistance program—a pot of money set aside at the federal level for safety-related air-side projects that those airports can then apply for as the need is expressed.

For the third set of airports the criterion is no scheduled passenger service. We have 31 of these across Canada. Our goal would be to transfer title to local interests and to have all funding of these airports cease by March 31, 1997; that is, in two years' time.

We also have the arctic airports. There are 11 of them, including the two territorial capitals. We are in the process of negotiating transfer of these to the two territorial governments and expect that transfer to be done, hopefully, in the spring.

Then we have remote airports. There are 13 of these, located mainly in Quebec. By definition, these airports are ones where there is no other reliable form of transportation into and out of the community on a year-round basis.

As I've mentioned, we have some satellite airports. These are small airports that are linked to larger airports that are going to be transferred in the NAS system.

On the management options for airports, what we're looking at for NAS airports is the transfer to Canadian airport authorities. If you wish, later through questioning we can go into some detail as to what Canadian airport authorities are all about. For local regional airports and small airports, we are looking to transfer in this order of priority: we are asking the provincial governments if they are interested; we are then going to regional and municipal governments; we are then looking at

[Translation]

Pour ce qui est du nombre, nous parlons de 26 aéroports en tout. Ceux-ci représentent, à l'heure actuelle, 94 p. 100 du trafic passager régulier au pays.

L'objectif touchant le réseau national d'aéroports est d'en céder la gestion à des administrations aéroportuaires locales—c'est-à-dire canadiennes—en vertu d'un bail à long terme. Notre but est aussi de faire en sorte que tous ces aéroports deviennent autosuffisants d'ici le 31 mars 2000. J'ajouterai immédiatement que nous avons bien sûr, au cours des dernières années, cédé cinq de ces aéroports à des administrations aéroportuaires locales, à Vancouver, Calgary, Edmonton et *The Montreal Airports, that is Mirabel and Dorval*.

Deux des aéroports du réseau national font également partie des aéroports de l'Arctique et nous en négocions le transfert. Ces deux aéroports se trouvent dans les capitales territoriales de Whitehorse et de Yellowknife. Nous en négocions la cession aux gouvernements dans le cadre d'un accord général.

En ce qui concerne les aéroports régionaux et locaux, le principal critère de définition est qu'ils aient un service de passagers régulier. Pour ce qui est du nombre, il y en a 71 au Canada. Bien entendu, en fait de passagers, ils affichent moins de 200 000 embarquement et débarquements par an.

Au niveau financier, l'objectif consiste à ce que ces aéroports soient autosuffisants d'ici le 31 mars 2000. Nous aurons un programme que nous appelons le programme d'aide en immobilisations à l'intention des aéroports—un fonds mis de côté au palier fédéral pour des projets côté piste liés à la sécurité, auquel ces aéroports pourront demander à puiser s'ils en expriment le besoin.

En ce qui concerne la troisième catégorie d'aéroports, le critère de définition est l'absence de tout service passager régulier. Nous en avons 31 au Canada. Notre objectif serait d'en céder le titre à des intérêts locaux et de cesser entièrement de les financer d'ici le 31 mars 1997, c'est-à-dire dans deux ans.

Il y a également les aéroports de l'Arctique. On en compte 11, incluant ceux des deux capitales territoriales. Nous avons commencé à négocier la cession de ces aéroports aux deux gouvernements territoriaux et espérons que le transfert sera terminé au printemps.

Il y a ensuite les aéroports éloignés qui sont au nombre de 13, principalement au Québec. Par définition, ce sont des aéroports installés dans un endroit et où il n'y a aucune autre forme de transport fiable à destination ou en provenance de la collectivité à l'année longue.

Comme je l'ai indiqué, il y a aussi des aéroports satellites. Ce sont de petits aéroports liés à de grands aéroports et ils seront cédés au RNA.

Pour ce qui est des options de gestion, ce que nous souhaitons pour les aéroports du RNA, c'est de les céder à des administrations aéroportuaires canadiennes. Si vous le voulez, nous pourrions vous donner des détails, à l'étape des questions, au sujet de la nature exacte des autorités aéroportuaires canadiennes. Pour les des aéroports régionaux et locaux et les petits aéroports, les changements se font selon l'ordre de priorité suivant: nous demandons d'abord aux gouvernements

[Texte]

forms of airport commissions or airport authorities, possibly looking at employee takeovers of airports; and finally we are looking to private enterprise if no one else shows any interest.

[Traduction]

provinciaux s'ils sont intéressés; nous passons ensuite aux administrations régionales et municipales, puis nous examinons diverses formes de commissions ou d'administrations aéroportuaires, peut-être avec une prise de contrôle par les employés; enfin nous nous tournons vers l'entreprise privée si personne d'autre ne manifeste de l'intérêt.

• 1800

In terms of the transfer process, again in very global terms, we are having initial discussions, and have had for some time, with local groups and these are really going going quite well. There is more and more interest being generated throughout the country in looking at the prospects of taking over their airports. We do surveys and studies, designation of a negotiating agent on the part of the people who want to take over, review of studies, preparation of business plans, and then we can get into negotiations, agreements and principles, finalizing the legal documentation and, of course, putting in an environmental remediation, both a survey and a plan.

So it's quite an involved process, one we are trying to do in a very complete and a very fair way with everybody. Again, we are progressing quite well. With that, I think I will leave the formal presentation part of it and take your questions.

The Chairman: Mr. Barbeau, you had mentioned you would touch on emergency response services.

Mr. Barbeau: Yes, I can do that.

The Chairman: Would you do that before we take questions?

Mr. Barbeau: Certainly, I'd be pleased to. The emergency response services policy is, in a sense, a subset to this because we had it passed through cabinet at the same time. Essentially, what we are doing again is regularizing what is right now a situation in Canada that is really not very consistent at all throughout the country. Let me try to explain to you the main thrusts of this.

The first thrust of it is that for the first time we are regulating emergency response services. In the past, because Transport Canada was essentially owner-operator of all of the major airports, we worked emergency response services on the basis—since we were the ones doing it—of standards that were applied at the airports, rather than regulation.

What has happened over the years, and what's going to happen more and more now with this policy of transferring airports to other entities, is that we don't want to lose the control of the quality of emergency response services in the country. So we're going to regulate.

What we are going to be proposing in the regulation is essentially the following. For airports that up until now have been categorized as levels five and above... We have nine categories of airports in the country. The highest category is the category nine and that applies to Toronto's Pearson Airport and it applies to Mirabel Airport, where we have a constant coming and going of Boeing 747s, for example. The categorization of airports is based on the type of aircraft that use the airport and

En ce qui concerne le processus de cession, de façon très générale, encore une fois, des discussions préliminaires suivent leur cours depuis un certain temps avec des groupes locaux et elles se déroulent vraiment fort bien. Les gens s'intéressent de plus en plus à la possibilité de prendre en mains leurs aéroports. Nous effectuons des enquêtes et des études, nous nommons un agent qui négocie au nom de ceux qui veulent assumer la gestion, examinons les études, préparons des plans d'entreprise et, ensuite, nous pouvons passer aux négociations, accords et principes, à la finalisation des documents légaux et, bien entendu tout en incluant des mesures d'assainissement de l'environnement comportant à la fois une enquête et un plan.

C'est donc un processus assez complexe que nous nous efforçons de mener de façon très complète et équitable avec tout le monde. Et, je le répète, cela progresse bien. Je m'en tiendrai à cela pour ce qui est de l'exposé formel et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Monsieur Barbeau, vous avez indiqué que vous parleriez des services d'urgence.

M. Barbeau: Oui, je peux le faire.

Le président: Pourriez-vous le faire avant que nous passions aux questions?

M. Barbeau: Certainement, avec plaisir. La politique relative aux services d'urgence est, en un sens, subsidiaire à celle-ci parce que nous l'avons fait adopter par le cabinet en même temps. Ce que nous faisons essentiellement, c'est de régulariser une situation actuelle qui n'est pas du tout très cohérente d'un bout à l'autre du pays. Permettez-moi de vous en expliquer les principaux éléments.

Tout d'abord et pour la première fois, nous réglementons les services d'urgence. Dans le passé, Transports Canada étant essentiellement le propriétaire exploitant de tous les grands aéroports, les services d'urgence respectaient—puisque nous en étions chargés—des normes appliquées aux aéroports, plutôt qu'une réglementation.

Ce qui s'est passé, au cours des années et ce qui arrivera encore davantage suite à cette politique de cession des aéroports à d'autres entités, c'est que nous ne voulons pas perdre le contrôle de la qualité des services d'urgence au pays. Nous allons donc les réglementer.

Voici essentiellement ce que nous proposerons. Pour les aéroports qui, jusqu'à ce jour, figuraient dans la catégorie cinq et plus... Nous avons neuf catégories d'aéroports au pays. La plus élevée est la neuvième qui comprend l'aéroport Pearson de Toronto et celui de Mirabel, où des Boeing 747, par exemple, vont et viennent constamment. Le classement des aéroports par catégorie dépend du genre d'avions qui utilisent l'aéroport et de la fréquence des arrivées et départs de ces avions. Ce

[Text]

the frequency of movement of those aircraft. This is a way of measuring that is accepted by ICAO, the International Civil Aviation Organization, and which we have applied here in Canada.

So, again, category nine is the largest and you go down the stream then to categories eight, seven, six, five... Just to give you perhaps some examples of those, I have them here: Calgary and Ottawa are category eight; Halifax and Winnipeg are category seven; St. John's, Regina, Saskatoon, and Thunder Bay are category six; Kelowna, London, and Moncton are also category six; Charlottetown is a five; Timmins is a five; Deer Lake, Sydney, Whitehorse, Prince Rupert, and Kamloops would be category five.

For all of those airports, for category five and above, what we are saying and what we are going to be proposing in the regulation is that you must have on site full-time firefighters because of the size and the frequency of movement of certain aircraft, of large aircraft.

What we are going to be saying in the regulation also is that for categories four and below... Let me give you examples of categories four and below. Campbell River, Wabush, Inuvik, Baie Comeau, Smithers, Hamilton, and Sarnia are category four. Category three takes in Powell River, Chatham, Kapuskasing, and Rainbow Lake—I'm just picking and choosing to just to give you an idea. Categories two and one are essentially very, very small airports where there is still possibly some commercial movement but very little.

What we are saying is that for category four and below, we are going to regulate to make sure the communities have in place an emergency response plan that is adequate to meet the needs and to meet the degree of risk of an accident happening at those airports. Again, it will be the first time this is regulated.

The result of having regulation is that those airports will only be certified by Transport Canada Aviation if they have that emergency response plan in place and if it is accepted as a suitable emergency response plan. If it is not in place or if it is not suitable, the airport cannot be certified and cannot be used by commercial traffic.

• 1805

What we're doing, Mr. Chairman, is, in essence, ensuring at last that we have throughout the country something that is consistent, something the pilots can rely on. The pilots will now know, if they are flying into a certain category of airport, what to expect in terms of level of service. Essentially that's what we're doing.

Some other questions have been raised for the larger airports and have been raised, more specifically, by our union. Our union, the Union of Canadian Transport Employees, of course has expressed a lot of concerns about our ERS policy, and I can understand them. They are very concerned about jobs.

I would like, however, to note that safety, in Transport Canada's mind, will never be denigrated. There is, of course, a loss of jobs, and the unions are concerned with this. We sympathize with them. We have a plan in place to make sure that, to the extent possible, firefighters will be protected.

[Translation]

classement est accepté par l'OACI (l'Organisation de l'aviation civile internationale) et c'est celle que nous avons appliquée ici au Canada.

Je le répète, donc, la catégorie neuf est la plus importante et vous descendez ensuite aux catégories huit, sept, six, cinq... Pour vous donner quelques exemples à ce sujet, voici ce qui en est: Calgary et Ottawa figurent dans la catégorie huit; Halifax et Winnipeg, dans la catégorie sept; St. John's, Regina, Saskatoon et Thunder Bay, dans la catégorie six tout comme Kelowna, London et Moncton; Charlottetown est dans la catégorie cinq et Timmins aussi; Deer Lake, Sydney, Whitehorse, Prince Rupert et Kamloops y sont également.

Pour tous ces aéroports de la catégorie cinq et au-dessus, nous disons et nous allons proposer que le règlement prescrive que l'on ait sur les lieux des services de lutte contre les incendies en raison des dimensions de certains aéronefs et de la fréquence de leurs déplacements.

Nous dirons également dans le règlement que pour les catégories quatre et au-dessous... Voici quelques exemples de ces catégories: Campbell River, Wabush, Inuvik, Baie Comeau, Smithers, Hamilton et Sarnia sont dans la catégorie quatre. La catégorie trois vise les aéroports de Powell River, Chatham, Kapuskasing et Rainbow Lake—je ne fais qu'en choisir quelques uns pour vous donner une idée. Les aéroports de catégorie deux et un sont essentiellement très très petits et on y constate encore certains déplacements commerciaux, mais très peu.

Ce que nous disons, c'est que pour les aéroports de la catégorie quatre et au-dessous, nous établirons des règlements de manière à ce que les collectivités aient un plan de service d'urgence adéquat capable de répondre aux besoins liés aux risques d'accident pouvant survenir dans ces aéroports. Ce sera la première fois que ces activités seront réglementées.

Par suite de la réglementation, ces aéroports ne seront agréés par le Groupe d'aviation de Transports Canada que s'ils ont un plan de service d'urgence reconnu comme adéquat. Si ce plan n'est pas adapté ou s'il ne convient pas, l'aéroport ne peut être agréé ni utilisé pour le trafic commercial.

Essentiellement, monsieur le président, nous voulons faire en sorte d'avoir dans tout le pays un système cohérent sur lequel les pilotes peuvent compter. Les pilotes sauront dorénavant, lorsqu'ils atterrissent dans un aéroport de telle ou telle catégorie, quel niveau de service ils peuvent y trouver. Voilà essentiellement ce que nous faisons.

D'autres questions ont été soulevées au sujet des plus gros aéroports, et en particulier par notre syndicat. L'Union canadienne des employés des transports a, comme il se doit, exprimé beaucoup d'inquiétude au sujet de la politique des secours d'urgence, et je les comprends. Les syndiqués s'inquiètent beaucoup pour les emplois.

Je voudrais mentionner, cependant, que la sécurité, dans l'esprit de Transports Canada, ne sera jamais reléguée à l'arrière-plan. Il y a, certes, perte d'emplois et cela inquiète les syndicats. Nous les comprenons bien. Nous avons un plan grâce auquel, dans la mesure du possible, les services de lutte contre les incendies seront protégés.

[Texte]

We have no guarantees. We can no longer guarantee jobs in the federal civil service, but we certainly are looking after an awful lot of them already, and as we go through the implementation of this policy we are assured that we are going to be able to look after most of our firefighters in terms of finding them suitable alternate employment.

Just as an aside on that, up to now National Defence had been offering emergency response services at Ottawa airport. We will now have to do it, and we will have to hire, I think, 21 firefighters. We will take 21 of those where we are discontinuing full-time service at other airports.

We are also changing our equipment. That is simply part of the everyday business of using new technology at airports, and so on. With the changing of equipment we are ensuring that the standards set forth by ICAO are completely respected. We are ensuring that in comparing ourselves to the United States and to Australia, which are, I think, probably the only two countries we can really compare to in terms of sheer magnitude of aviation activity and the sheer size of country, what we are doing in ERS is just as good, in a global sense, as what goes on in other countries.

I would repeat again that safety is being completely assured, and we are progressing with this over a period of time.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Barbeau, for your summation. You mentioned the jobs aspect of the ERS and the concern there, but I didn't hear what you might have to say on who pays for the local fire department to upgrade itself to the level of service required in the regulations that you put forward.

Mr. Barbeau: That's a very good question. In terms of an emergency response plan at the smaller airports of category four and below, an emergency response plan involves many, many elements which essentially are already involved in what would happen at an airport. At just about all of our communities—in fact, I would say at all of them—we already have undertakings with the local volunteer fire force or permanent fire force, with the local police, the local hospitals, and so on. The emergency response plan essentially formalizes that kind of thing.

What it also means, and I think that's what your question is leading to, is that the local firefighters, of course, will be called upon to take on new responsibilities to some extent. We are very ready to do some training of these people, to show them the differences between fighting structural fires and what may be an aviation-related incident. We are also ready, in just about all cases, to have some of the equipment we have at the airports remain there and have people ready and trained to use it.

We certainly do not feel that we are putting an undue financial burden on municipalities by using a different approach to emergency response services. What we are saying, in effect—

The Chairman: You would be picking up the tab, then, for training those firefighters?

[Traduction]

Nous n'avons pas de garantie. Il n'est plus possible de garantir les emplois à la fonction publique fédérale, mais nous nous occupons certainement d'un grand nombre d'entre eux déjà et, à mesure que la mise en œuvre de la politique progresse, nous savons que nous serons en mesure de nous occuper de la plupart des personnes travaillant dans les services de lutte contre les incendies pour ce qui est de leur trouver un autre emploi convenable.

Soit dit en passant, jusqu'à ce jour c'est la Défense nationale qui assurait les services d'urgence à l'aéroport d'Ottawa. Ce sera maintenant à nous de nous en occuper et nous devons embaucher, je crois, 21 pompiers. Nous les ferons venir d'autres aéroports où nous n'offrirons plus de service à temps plein.

Nous modifions aussi notre équipement, et cela s'inscrit dans la ligne du recours à la nouvelle technologie dans les aéroports pour les activités courantes, etc. Ce changement d'équipement se fait dans le respect le plus complet des normes de l'OACI. Nous veillons à ce que, comparativement aux États-Unis et à l'Australie qui sont, je crois, probablement les deux seuls pays auxquels nous pouvons vraiment nous comparer pour ce qui est de l'ampleur de l'activité aéronautique et des dimensions du pays, ce que nous faisons dans le domaine des services d'urgence est tout aussi bon, en général, que ce qui se fait dans d'autres pays.

Je le répète, la sécurité n'est absolument pas remise en cause et nous progressons en ce domaine avec le temps.

Le président: Merci beaucoup monsieur Barbeau de votre résumé. Vous avez parlé de la dimension emplois dans les services de sécurité et des préoccupations que cela soulève, mais je ne vous ai pas entendu dire qui assumerait le coût de la modernisation du service d'incendies local pour qu'il donne le niveau de services requis par le règlement que vous proposez.

M. Barbeau: Excellente question. Pour ce qui est d'un plan d'urgence dans les aéroports les plus petits de la catégorie quatre et des catégories inférieures, un plan de service d'urgence comprend une foule d'éléments qui participent fondamentalement déjà à ce qui pourrait se passer dans un aéroport. Dans presque toutes nos localités—en fait je dirais dans la totalité d'entre elles—certains engagements ont déjà été pris avec le corps de sapeurs-pompiers volontaires ou le service d'incendies permanent, avec la police locale, les hôpitaux locaux, etc. Le plan d'urgence officialise essentiellement ce genre de chose.

Ce que cela signifie aussi, et c'est à cela que mène votre question, c'est que l'on demandera aux sapeurs-pompiers locaux, bien entendu, d'assumer la nouvelle responsabilité dans une certaine mesure. Nous sommes tout à fait disposés à donner une certaine formation à ces personnes, à leur montrer en quoi la lutte contre des incendies de structure diffère du genre d'intervention requis en cas d'accident impliquant un avion. Et dans presque tous les cas, nous sommes disposés aussi à ce que le matériel existant dans les aéroports demeure sur place et que des gens soient entraînés pour s'en servir.

Nous n'avons certainement pas l'impression d'imposer un fardeau financier indu aux municipalités en adoptant une nouvelle formule pour les services d'urgence. Ce que nous disons, en réalité...

Le président: Vous accepteriez donc vraiment d'assumer les coûts de formation de ces sapeurs-pompiers?

[Text]

[Translation]

Mr. Barbeau: Oh, we'll do the training. Certainly. We'll do training, and we're working out some agreements already with municipalities to help them get trained up and accept whatever responsibilities are necessary within the total emergency response plan. This does not mean training full-time firefighters for the duty. It means a more global approach to take care, in an adequate way and respecting all safety aspects, of the risk factor at those particular airports.

The Chairman: And I assume that in category four, where you have some action happening at an airport, you're going to ensure for safety reasons that of course a response from an ERS currently located at that airport must now be responded to by the community airport services.

• 1810

If there's a fire, there is certainly going to be a time lag while going from the structure on the airport property out to that plane and from calling the local fire department, which might be six miles down the road, to come onto the airport property to get to that aircraft. Is that all going to be worked out?

Mr. Barbeau: It's worked out in a sense. Compare it to what goes on throughout the country. We have many airports that have not been operated by Transport Canada that have similar levels of traffic to our category four—in fact, they are categorized as a four—who have had their emergency response plan in place. They have been operating very satisfactorily for years and decades.

We're trying to ensure that we have similar applications for similar categories of airports, rather than having this happening here and that happening there, which is very confusing for the aviation industry. We're ensuring that we have a completely identical application, depending upon the categorization of airports.

With the difference between having full-time firefighters right there at the station on the airport and having to call them in from a city, yes, the time lag is different. There's no doubt about that. However, in looking internationally at ICAO standards, we say that the degree of service rendered for those airports at that categorization with what we are proposing as emergency response plans is amply sufficient and really does not denigrate safety at all.

The Chairman: Thank you, sir. My apologies for interjecting. I just wanted to get that ERS stuff out.

Mr. de Savoye, did you have a question?

M. de Savoye: Certainement. Merci, monsieur le président. Monsieur Barbeau, vous présentez vos intentions de façon vertueuse et bien sûr, nous sommes tous pour la vertu. Mais entre le concept dont vous nous faites part et la réalité à venir il demeure quelques enjeux importants. Je vais vous en énumérer six et je suis certain qu'il y en a davantage.

Le premier est la capacité financière des aéroports à assumer leurs opérations. Le deuxième est le soutien fédéral aux immobilisations, et on comprend que vous ne soutiendrez pas les opérations. Le troisième est l'attribution des lignes aériennes

M. Barbeau: Oui, nous les formerons. Certainement. Nous le ferons et nous cherchons en ce moment à conclure des accords avec des municipalités pour les aider à former leur personnel et à accepter toutes les responsabilités prévues dans le plan intégral des services d'urgence. Cela ne veut pas dire une formation à plein temps de sapeur-pompier pour la fonction. Mais plutôt, en adoptant une approche plus globale, de s'occuper de façon adéquate, et en respectant tous les aspects de la sécurité, du facteur de risque dans ces aéroports-là.

Le président: Et je suppose que dans la catégorie quatre, lorsque quelque chose se produit dans un aéroport, vous allez faire en sorte que, pour des raisons de sécurité, l'intervention des services de sécurité existant actuellement à cet aéroport soit, bien entendu, désormais assumée par les services aéroportuaires de la localité.

En cas d'incendie, un certain laps de temps s'écoulera forcément entre le moment où l'on ira du bâtiment dans l'aéroport jusqu'à l'avion et entre le moment où l'on fera appel au service d'incendie local, qui peut être à six milles de là... et celui où il arrivera sur les lieux pour secourir cet aéronef. Arriverons-nous à régler tout cela?

M. Barbeau: Ce l'est déjà en un certain sens. Comparez-le à ce qui se passe dans l'ensemble du pays. De nombreux aéroports n'ont pas été exploités par Transports Canada et ont des niveaux de trafic semblables à ceux de notre catégorie quatre—en fait ils sont classés dans cette catégorie—et qui ont leurs propres plans de secours d'urgence. Il y a des années et des décennies qu'ils fonctionnent de façon satisfaisante.

Nous cherchons à faire en sorte d'avoir des applications semblables pour des aéroports de même catégorie, au lieu que ce soit telle chose ici et telle autre là, ce qui est source de grande confusion pour l'industrie aéronautique. Nous voulons avoir une application absolument identique, en fonction de la catégorie d'aéroport.

Il y a, certes, une différence au point de vue du délai d'intervention entre avoir des sapeurs-pompiers à temps plein en poste à l'aéroport et avoir à les faire venir de la ville. Cela ne fait aucun doute. Cependant, si l'on examine les normes de l'OACI à l'échelle internationale, on constatera, selon nous, que ce que nous proposons dans le cadre des plans d'urgence est amplement suffisant et qu'il n'est vraiment pas question de sécurité à rabais.

Le président: Merci, monsieur. Excusez-moi de vous interrompre. Je voulais simplement obtenir des précisions sur les services d'urgence.

Monsieur de Savoye, avez-vous une question?

Mr. de Savoye: Certainly. Thank you, Mr. Chairman. Mr. Barbeau, your intentions are virtuous, of course, we all are for virtue. But between the concept you have shared with us and the reality to come, it remains that several important things are still at stake. I will enumerate six of them although I'm sure there are more.

The first is the airport's financial capacity to take on their operation. The second is the federal government's capital assistance and we understand that you will not support operations. The third is the granting of international routes.

[Texte]

internationales. Le quatrième est le coût du transport dans les régions éloignées. Le cinquième, ce sont les opérations conséquentes à la faillite éventuelle d'un aéroport. Et ici, compte tenu de l'envergure de l'aéroport national, régional ou d'un petit aéroport, j'imagine que les options seraient différentes. Et finalement, la sécurité locale dont vous venez de nous entretenir et sur laquelle j'aimerais ajouter ici quelques commentaires en prenant comme exemple l'aéroport de Québec qui, je présume, n'est pas un aéroport exceptionnel.

L'aéroport de Québec appartient à la catégorie numéro 6, ce qui veut dire qu'on y accueille des avions qui peuvent faire jusqu'à 128 pieds de fuselage et bien sûr, on doit maintenir disponibles sur le terrain 8 300 litres d'eau et 225 kilogrammes de produits secs. Ceci dit, à l'aéroport de Québec, ce niveau de sécurité n'est pas maintenu 24 heures sur 24 alors qu'il devrait l'être. Il y a des Boeing 767 qui se posent sur la piste trois fois par semaine, alors qu'ils mesurent 160 pieds de longueur, un Lockheed 1011 d'Air Transat et de Royal qui mesure 180 pieds et un Boeing 757 d'Air Transat qui mesure 155 pieds.

On voit donc ici que déjà, alors que l'aéroport est sous le contrôle de Transports Canada, il y a des manquements aux règles de sécurité. Mais quand les aéroports ne seront plus sous le contrôle fédéral, est-ce qu'il n'y aura pas risque que les écarts de sécurité soient plus fréquents et atteignent un seuil où la sécurité des passagers deviennent un enjeu?

Ma question, monsieur Barbeau, porte sur cet enjeu. Avez-vous fait des études et quelles en sont les conclusions? Et pourrait-on en avoir copie?

[Traduction]

The fourth is the cost of transport in remote areas. The fifth is the operations following an airport's eventual bankruptcy. And here, taking into account the size of the national, regional or small airport, I suppose options would be different. Finally, the local security you have just spoken to us about and on which I would like to add a few comments taking as an example the Quebec-City Airport which, I presume, is not an exceptional airport.

Quebec-City's Airport falls in category number 6, which means it can receive planes 128 feet long and, of course, it must have available on the spot 8,300 litres of water and 225 kilograms of dry substances. Having said this, at Quebec-City's Airport, this level of security is not maintained 24 hours a day, although it should be. Three times a week, there are Boeing 767s landing there, though they are 160 feet long, there is a Lockheed 1011 from Air Transat and Royal which measures 180 feet and a Boeing 757 from Air Transat measuring 155 feet.

One can see that, already, although the airport is under Transport Canada's control, security rules are not totally adhered to. But when airports will no longer be under federal control, will the danger not be that violations of security standards might be more frequent and reach a level where the security of passengers is at stake?

My question, Mr. Barbeau, bears on this matter. Have you any studies on this and what are their findings? And could we have a copy?

• 1815

M. Barbeau: Vous avez soulevé plusieurs points. J'en ai noté quelques-uns et j'espère pouvoir y répondre.

Pour ce qui est de l'aéroport de Québec, il appartient effectivement à la catégorie 6. Cette catégorisation va porter un autre nom mais ça ne va pas changer grand-chose. Cette catégorie est la norme pour des B-757, des B-737, 727 et des L-1011. Nous avons à Québec présentement 22 mouvements par semaine de prévus pour l'automne et nous n'avons aucun B-747.

Vous avez soulevé quelques cas exceptionnels. Évidemment, les règles de l'organisation internationale permettent qu'il y ait, de temps en temps, des avions plus gros que la norme qui atterrissent aux aéroports. Mais ce n'est pas un écart aux règles. C'est totalement prévu.

Ça veut dire que ce n'est pas un mouvement, ou deux mouvements, ou trois mouvements par semaine d'un avion plus gros que la norme qui va changer la catégorisation. Et là, je ne peux pas vous donner le chiffre exact, mais il faut qu'il y ait tout de même un certain nombre de mouvements.

Alors, ce que j'essaie de vous dire, c'est qu'il n'y a pas du tout d'écart aux normes à Québec. Nous nous conformons parfaitement à la norme. La norme est là de 6 heures du matin à 24 heures, c'est-à-dire que pendant 18 heures, il y a le nombre de pompiers, les camions qui livrent exactement le montant d'eau et de poudre, et ainsi de suite. Tout est parfaitement en place.

Mr. Barbeau: You raised several points. I wrote down a few and I hope to be able to answer them.

The Quebec City Airport does belong to category 6. The name of the category will change but it won't make much difference. This is a standard category for B-757's, B-737's, 727's and L-1011's. In Quebec City, we're currently expecting 22 movements per week for the fall and we don't have any B-747's.

You mentioned a few exceptional cases. Obviously, the international organization's rules occasionally allow planes exceeding maximum standards to land, or at least provide for such a possibility.

In other words, one, two, or three weekly movements by that type of plane will not result in a change of category. I cannot give you a specific figure, but a certain number of movements is required for that.

What I'm trying to tell you is that at Quebec City Airport we are scrupulously adhering to standards. The standard is in effect from 6:00 a.m. to 12:00 midnight. In other words, for 18 hours, there is the required number of firefighters, of trucks delivering the required volume of water, and powder, etc. Everything is perfectly in place.

[Text]

[Translation]

Nous allons, dans les prochaines semaines, changer les camions, afin d'utiliser les nouvelles technologies et respecter les mêmes normes que l'AOCI. Nous allons aussi réduire le nombre de pompiers, parce qu'avec les nouveaux camions, nous en aurons besoin d'un moins grand nombre et donc, de moins de pompiers. Mais encore une fois, il n'y a aucun écart aux normes citées de l'organisation internationale. Nous respectons ces normes complètement.

M. de Savoye: Si je peux vous interrompre, les normes que je citais viennent du *Canada Flight Supplement, Canada and North Atlantic Terminal and En Route Data, DND Flight Information Publication GPH-205*. Si elles ne sont pas à jour. . .

M. Barbeau: Non, elles sont sans doute à jour. Tout ce que je dis, c'est que les normes de l'AOCI sont respectées. Et les normes, encore une fois, prévoient certaines exceptions possibles. Il peut y avoir de temps en temps un mouvement d'avion plus gros que la norme prévue par la catégorie de l'aéroport, mais cela ne changera pas la catégorisation de l'aéroport.

M. de Savoye: Et cela n'affecte pas la sécurité des passagers?

M. Barbeau: Pas du tout, non.

M. de Savoye: Je suis heureux de vous l'entendre dire. Ça me sécurise.

M. Barbeau: Considérant le nombre de voyages que je fais en avion, je peux vous dire que je me trouve toujours parfaitement en sécurité dans tous nos aéroports.

M. de Savoye: Les autres enjeux peut-être.

M. Barbeau: Parlons des autres points. Vous exprimez des inquiétudes sur la question de capacité financière. Ce n'est qu'après les élections du Québec que nous avons commencé à consulter les municipalités, les élus municipaux et les gens d'autres organisations municipales. Ce que nous sommes en train de faire, et ce que nous allons faire durant les prochains deux mois, c'est d'essayer de démontrer aux gens locaux comment nous, Transports Canada, ferions pour réduire les subsides pour chaque aéroport individuel, à travers le pays. Et c'est faisable. Nous avons étudié chacun des aéroports. C'est faisable. Je ne veux pas essayer de peindre les choses en rose et vous dire que c'est toujours facile. Ce n'est pas le cas.

Il va sûrement y avoir dans certains cas, des renégociations de niveaux de services et de la même façon, des renégociations de taux à payer. Il y aura des choses à payer que les gens, jusqu'ici, n'ont pas payé. Ça, il n'y a pas de doute là-dessus.

Mais pour tous les aéroports au Canada, il est tout à fait faisable de réduire le taux de subside d'opération à 0, d'ici 5 ans. Vous savez fort bien que pour les aéroports locaux régionaux, comme je l'ai dit dans ma présentation, nous mettons de côté tout de même une somme d'argent pour aider à la capitalisation de projets qui concerne le côté air, c'est-à-dire le côté sécurité. En effet, on se rend parfaitement compte qu'un repavage de piste, pour un aéroport local, voire régional, coûterait fort cher et qu'il va falloir apporter de l'aide pour ce genre de travail.

During the next few weeks, we're going to get new trucks in order to be able to use the new technologies and to observe the same standards as AOCI. We will also reduce the number of fire fighters because we will be able to do the same job with less trucks. Once again, there is no deviation from the quoted standards of the international organization. We scrupulously adhere to them.

Mr. de Savoye: If I may interrupt you, the standards that I quoted come from the *Canada Flight Supplement, Canada and North Atlantic Terminal and En Route Data, DND Flight Information Publication GPH-205*. If they are not up to date. . .

Mr. Barbeau: No, they probably are. All I'm saying is that the AOCI standards are adhered to. And once again, they provide for possible exceptions. From time to time, there may be larger plane movements, but that does not affect the airport category.

Mr. de Savoye: And it does not affect passenger security?

Mr. Barbeau: No, not at all.

Mr. de Savoye: I'm glad to hear you say that. It reassures me.

Mr. Barbeau: Considering the number of times I take a plane, I always feel perfectly safe in all our airports.

Mr. de Savoye: The other stakes, maybe. . .

Mr. Barbeau: Let us talk about the other points. The matter of financial capability concerns you. It was only after the Québec elections that we started consulting the municipalities, the municipal representatives and people belonging to other municipal organizations. What we're doing now, and will be doing during the next two months, is to try to prove to them how Transport Canada will proceed to cut down subsidies to each individual airport throughout the country. It's quite doable; we know it is, because we've studied each individual airport. I do not want to paint too rosy a picture and to tell you that it's always easy, far from it.

In some cases, we will certainly have to renegotiate service levels and fees. There will be new costs for the people, it's unavoidable.

But for all airports in Canada, it is quite feasible to reduce the operational subsidy to zero within five years. You know full well that for all local regional airports, as I pointed out in my presentation, we are setting aside a certain amount of money in order to support flight-side project capitalization, in other words, all that relates to safety. We are perfectly aware that the resurfacing of a runway would be very expensive for a local, or even regional airport, and that it will require some support for this kind of work.

[Texte]

[Traduction]

• 1820

Mais nous avons étudié la situation de chacun des aéroports. Cela peut se faire avec une bonne collaboration entre tout le monde. On essaie de faire en sorte que les compagnies d'aviation, les municipalités et la gestion de l'aéroport, assurée provisoirement par Transports Canada, se réunissent et déterminent ensemble de façon précise quels sont les besoins locaux ou les vrais besoins des services et qu'ensuite ils trouvent des moyens de s'organiser pour que ces besoins soient rencontrés et soient payés. C'est vraiment cela le but de la politique. Et cela peut se faire.

M. de Savoye: Peut-on parler de l'attribution des lignes aériennes internationales?

M. Barbeau: C'est une question tout à fait différente. L'attribution des lignes internationales, a toujours été décidée de concert avec Affaires extérieures Canada. Ce n'est pas entièrement du ressort de Transports Canada et sûrement pas des aéroports. Les aéroports ont toujours été en marge de cette attribution. Toutes les questions d'attribution internationales ont toujours été réglées à travers des négociations bilatérales avec Affaires extérieures Canada et de concert avec Transports Canada mais pas avec les aéroports.

C'est une chose qui, je pense, va changer dans le futur. En effet, au fur et à mesure qu'on va transférer les aéroports majeurs, et en particulier les aéroports du système national à des entités locales, il va y avoir de plus en plus de pression de la part des gens locaux pour avoir leur mot à dire dans ces attributions. Et moi, en tant qu'opérateur d'aéroports, je dirais bravo, parce que c'est très important.

Mr. de Savoye: Mr. Chairman, could the members of this committee have a copy of those studies Mr. Barbeau referred to?

The Chairman: Are those studies available, Mr. Barbeau?

M. Barbeau: De quelles études voulez-vous parler?

M. de Savoye: Ce que vous venez de nous dire, vous le basez sur des études. Vous ne l'avez pas créé instantanément.

M. Barbeau: Non. Vous parlez des questions financières et ainsi de suite?

M. de Savoye: Oui, absolument.

M. Barbeau: Il y a en effet des documents qui vont être distribués. Nous n'avons rien à cacher et rien n'est secret.

The Chairman: Mr. de Savoye, Mr. Barbeau can look at the blues and refer to them, staff can refer back, and if studies are available, we can ask that Mr. Barbeau send them on to the clerk for distribution.

Mr. de Savoye: Or any pertinent documentation, of course. Thank you very much, Mr. Chairman.

M. Barbeau: Je serais très heureux de le faire.

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I have quite a number of questions. First of all, about the ICAO standards, the area I'm most concerned about is the category five, that borderline between service and no service—emergency service—we're speaking of. As I understand

But we have studied each individual case. It can be done if everybody cooperates. We are trying to bring together the airlines, the municipalities and the people in charge of airport management, which is temporarily provided by Transport Canada, so that they decide together what are the specific local needs or the real service needs, and that they find ways to meet and cover these needs. That is the purpose of this policy. And it is an achievable objective.

Mr. de Savoye: Could we talk about the granting of international routes?

Mr. Barbeau: That is a totally different matter. The granting of international routes has always been decided in concert with External Affairs Canada. It is not totally within the purview of Transport Canada and certainly the airports were never involved in this. All these questions of the granting of international routes have always been dealt through bilateral negotiations with External Affairs, in concert with Transport Canada, not with the airports.

I believe that this will change in the future. As we transfer major airports, particularly the airports of the national system, to local entities, there will be more and more pressure on the part of local authorities to be involved in the granting of these routes. As an airport operator, I'm all for it because I think it's very important.

M. de Savoye: Monsieur le président, serait-il possible de fournir aux membres de ce comité une copie des études mentionnées par M. Barbeau?

Le président: Ces études sont-elles disponibles, monsieur Barbeau?

Mr. Barbeau: What studies are you talking about?

Mr. de Savoye: What you just said is bound to be based on some study or other. You did not spontaneously come up with it.

Mr. Barbeau: No. You are talking about financial matters and the like?

Mr. de Savoye: Precisely.

Mr. Barbeau: Some documents will indeed be distributed. We have nothing to hide and nothing is secret.

Le président: Monsieur de Savoye, M. Barbeau peut examiner les bleus et s'y référer, le personnel aussi, et si ces études sont disponibles, nous demanderons à M. Barbeau de les faire parvenir à la greffière afin qu'elle en assure la distribution.

M. de Savoye: Ou toute autre documentation pertinente, naturellement. Merci beaucoup, monsieur le président.

Mr. Barbeau: I would be glad to do it.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk: J'ai pas mal de questions à poser. Premièrement, au sujet des normes de l'OACI. C'est la catégorie 5 qui m'intéresse au premier chef, car elle constitue une ligne de démarcation entre la prestation ou l'absence de

[Text]

[Translation]

it, the ICAO standard is based on quarterly averages taken over a 12-month period. In the case of a category five airport, the number is actually quite small. It requires only 70 movements of the minimum-category aircraft over that three-month period. That would require on-site firefighting personnel, would it?

Mr. Barbeau: You have probably more precise information than I have in my head. But I think what you're saying is correct; and yes, it would require a category five type of coverage, so we would have full-time firefighters at those airports.

Mr. Gouk: I understand category five is based on 70 aircraft movements of an appropriate type over a three-month period, a movement being defined as a landing or a take-off. So we're really talking about 35 aircraft over a three-month period, or 12 a month, which is a pretty minimal standard for requiring on-site firefighting.

In the case of many of these local airports, they're running between 250% and 300% of budget, or of revenues—this is being operated by Transport Canada. I agree it's probably a good move to privatize. I think 99% of the time private industry can do a better job of running a business than the government can. But given that the government is three times over revenues, if they're going to visit upon these new operators the requirement to continue operating the way Transport Canada has, it's going to be very difficult.

• 1825

When we look at emergency firefighting, most, if not all, airport emergency response firefighting operations are not equipped for structural fire. They're equipped for aircraft fires; they have no equipment whatsoever for structural fire. We talk about aircraft that can hold 100, 200, or 300 people, yet we have terminal buildings that hold thousands and thousands of people and we're perfectly satisfied to allow them to be serviced from the community but we've got to have full-time firefighting personnel on hand to handle the possible crash of an aircraft carrying 100, 200, or 300 people.

Is there some way in which we can rationalize this requirement, particularly in the category five area, or are we going to be stuck with this possibly overly burdensome expense?

Mr. Barbeau: I'm not quite sure how to answer your question. You're perfectly right in saying that firefighters at our airports are not equipped or trained to fight structural fires. This is not their job, so we have understandings with the municipalities to do that for us.

Your question seems to be asking if we could relieve ourselves of the burden of having full-time firefighters at category five. I think that's the nature of your question.

Mr. Gouk: Yes, that's mainly what I'm concerned about.

service—service d'urgence. Si je comprends bien, la norme de l'OACI est fondée sur des moyennes trimestrielles établies sur une période de 12 mois. Dans le cas d'un aéroport de catégorie 5, le chiffre est très faible. Il suffit de 70 mouvements d'aéronefs de la catégorie minimum au cours de cette période de trois mois. Cela exige un service de pompiers sur place, n'est-ce pas?

M. Barbeau: Vous disposez probablement de renseignements plus précis que ceux que j'ai en tête. Mais vous avez probablement raison; il faudrait effectivement appliquer les dispositions de la catégorie 5, c'est-à-dire qu'il y aurait un service de pompiers à temps plein dans ces aéroports.

M. Gouk: Si je comprends bien, pour qu'un aéroport soit placé dans la catégorie 5, il faut qu'il y ait au moins 70 mouvements d'aéronefs du type correspondant au cours d'une période de trois mois, chaque mouvement étant défini comme atterrissage ou décollage. Cela représente donc en fait 35 aéronefs environ, au cours de cette même période, soit 12 par mois, ce qui constitue vraiment un nombre assez minime pour justifier la présence de pompiers.

La plupart de ces aéroports locaux, qui sont exploités par Transports Canada, ont des frais d'exploitation qui atteignent 250 à 300 p. 100 de leur budget, ou de leurs recettes. Je crois en effet que la privatisation est une bonne solution. Dans 99 p. 100 des cas, le secteur privé est capable de mieux gérer une entreprise que le gouvernement. Mais compte tenu du fait que celui-ci dépense le triple des recettes, s'il veut obliger les nouveaux exploitants à continuer à fonctionner comme le fait Transports Canada, la tâche sera bien difficile.

Dans le domaine des mesures de première intervention en cas d'incendie, la plupart des aéroports, pour ne pas dire tous, ne sont pas équipés pour lutter contre les incendies d'immeubles. Ils sont équipés pour lutter contre les incendies d'aéronefs, mais ils n'ont pas le matériel nécessaire pour les incendies d'immeubles. Alors que les avions transportent tout au plus 100, 200 ou 300 personnes, il y a des aérogares qui abritent des milliers de personnes et nous trouvons tout à fait acceptable que le service d'incendie soit assuré par la localité alors que nous exigeons la présence à plein temps de pompiers chargés d'intervenir en cas d'écrasement d'un aéronef transportant 100, 200 ou 300 personnes.

Y aurait-il un moyen de rendre cette exigence plus rationnelle, en particulier en ce qui concerne la catégorie 5, ou serons-nous obligés de continuer à assumer des dépenses qui risquent d'être trop lourdes pour nous?

M. Barbeau: Je ne sais pas exactement comment répondre à votre question. Vous avez tout à fait raison de dire que les pompiers de nos aéroports ne sont pas équipés pour lutter contre les incendies d'immeubles, ni d'ailleurs entraînés pour cela. Ce n'est pas leur travail et nous nous sommes donc entendus avec les municipalités pour qu'elles s'en chargent.

Si je comprends bien, vous voudriez savoir s'il serait possible de nous décharger de l'obligation d'avoir des pompiers à plein temps dans des aéroports de catégorie 5. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Gouk: Oui, c'est surtout cela qui me préoccupe.

[Texte]

Mr. Barbeau: There are again demarcation lines. What we are doing with this policy is ensuring that we are respecting completely a standard that we will put into regulation. Of course, as you come to the lower line of the application of your standard, in this case category five airports, you get to areas—you're perfectly right—where you're asking if the risk is worth it or not.

I would submit to you that we have to have a demarcation line somewhere. It's the best we've found right now. We will be going through extensive consultations on the regulations. We will be going through the committee of consultations. I tell you very unequivocally and candidly that if someone can come up with better solutions to this whole question in terms of how you categorize airports to ensure the very high level of safety that we have at Canadian airports, then I certainly will be most willing to listen to those solutions. But at present we have to rely on something, and that something is those standards.

Mr. Gouk: My main point is that one airport I have in mind in particular—it's a category five airport at this time—has nothing but Dash 8 scheduled traffic.

Mr. Barbeau: Those are the Dash 8-300s, yes.

Mr. Gouk: Yes, Dash 8-300s, 100s of course being a few inches shorter, although that is not the point.

Mr. Barbeau: That's right.

Mr. Gouk: We're talking about aircraft that carry 40 to 50 people, and yet we're prepared, under the standard, to allow hundreds and hundreds of people into a terminal building and not give them on-site protection without any concern. We have to revisit that.

If I can move on, satellite airports are protected for only two years in terms of subsidy, as opposed to local airports getting five years to clean up their act. In the case of the lower mainland in British Columbia, Boundary Bay was opened to relieve traffic congestion on Vancouver, and both Boundary and Pitt Meadows are classed as satellite airports that will be cut off subsidy but only 40% of the time will the local airport.

If there were a problem in those airports operating, and you get the amount of movements those two airports handle, which is 300,000 movements a year or better, if you visited back 300,000 movements on Vancouver Airport in addition to what they have now, then you would have something that no emergency service could deal with, no operation whatsoever. Vancouver simply cannot handle that. I'm sure that we have the same types of situations elsewhere. For example, Springbank is a satellite of Calgary, and so on across the country.

Why did they arbitrarily make this choice of only two years on satellites versus five years on locals?

Mr. Barbeau: I beg to differ with you just a bit. What we're saying for satellite airports is that we are in the process of negotiating the transfer of satellite airports to the major airports, Boundary Bay and Pitt Meadows being a good case in point. Negotiations have already started with the Vancouver Airport Authority to transfer those two airports to them, and we are fully confident that's exactly what's going to happen.

[Traduction]

M. Barbeau: Encore une fois, il y a là des lignes de démarcation. L'objet de cette politique est d'assurer le respect integral d'une norme que nous mettrons en vigueur. Bien entendu, lorsqu'on en vient à la limite inférieure d'application de la norme, dans ce cas les aéroports de catégorie 5, on en vient parfois—vous avez tout à fait raison—à se demander si le risque en vaut la peine.

À mon avis, il faut une ligne de démarcation quelque part. C'est la meilleure que nous ayons trouvée jusqu'à présent. Nous allons entreprendre des consultations poussées sur les règlements. Nous ferons appel au comité des consultations pour cela. Je peux vous dire très franchement que si quelqu'un a de meilleures solutions à proposer afin de catégoriser les aéroports et d'assurer le niveau très élevé de sécurité dont nous jouissons dans les aéroports canadiens, je serais tout à fait disposé à l'écouter. Mais pour le moment, nous sommes bien obligés de nous rabattre sur quelque chose, et ce quelque chose ce sont les normes existantes.

M. Gouk: Je songe à un aéroport en particulier—il appartient à la catégorie 5 pour le moment—où tous les vols réguliers sont uniquement assurés par des Dash 8.

M. Barbeau: Oui ce sont les Dash 8-300, en effet.

M. Gouk: Oui, des Dash 8-300, les 100 étant, naturellement, plus courts de quelques pouces, mais là n'est pas la question.

M. Barbeau: En effet.

M. Gouk: Nous parlons là d'avions qui transportent de 40 à 50 personnes; pourtant, conformément à la norme, on est prêt à accueillir sans hésitation des centaines et des centaines de personnes dans une aérogare où il n'existe pas de service de protection sur place. C'est une question qui mérite réexamen.

Parlons maintenant des aéroports satellites. Ceux-ci ne continueront à être subventionnés que pendant deux ans, alors que les aéroports locaux le seront pendant cinq ans, pour leur permettre de s'organiser. Dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, on a ouvert l'aéroport de Boundary Bay afin de décongestionner celui de Vancouver. Or, Boundary et Pitt Meadows sont tous deux classés comme aéroports satellites qui cesseront d'être subventionnés trois ans avant l'aéroport local.

Si ces aéroports ont un problème d'exploitation et que les 300 000 mouvements annuels et plus dont ils s'occupent devaient être repris par l'aéroport de Vancouver, en plus du trafic actuel, vous créeriez une situation à laquelle absolument aucun service d'urgence ne pourrait faire face. Vancouver est tout simplement incapable de le faire. Je suis certain que le même genre de situation existe ailleurs. Par exemple, Springbank est un aéroport satellite de Calgary, et je pourrais en citer d'autres dans tout le pays.

Pourquoi a-t-on arbitrairement fixé la limite de deux ans pour les aéroports satellites, au lieu de cinq ans, pour les aéroports locaux?

M. Barbeau: Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Ce dont il s'agit en fait c'est que nous sommes en train de négocier la cession d'aéroports satellites aux aéroports principaux, ce qui est précisément le cas de Boundary Bay et de Pitt Meadows. Nous avons déjà commencé à en négocier la cession avec l'administration de l'aéroport de Vancouver, et nous sommes absolument convaincus que c'est exactement ce qui va se passer.

[Text]

[Translation]

We were in the policy of course. We were looking at airports such as Boundary Bay and Pitt Meadows as being by definition small airports, because they have no scheduled commercial traffic, so what we were saying is, fine, they are satellites, recognizing fully what you are saying. In many instances they were built as relievers and safety relievers for the large airports, but we were saying, well, yes, but they do fall under the definition of small anyway, so, in the unlikely possibility that the large airports were not interested in taking them over under a transfer deal, we would consider them in the category in which they belong.

Now, that is simply not going to happen. Boundary Bay and Pitt Meadows will be transferred to the Vancouver Airport Authority. Villeneuve and Springbank and St-Hubert, which is the Montreal satellite, and then St. Andrews when we start talking to people in Winnipeg. . . We are fully confident that's what's going to happen. But we have to categorize them within the same parameters to ensure consistency.

Nous avons naturellement procédé conformément à la politique. Comme par définition Boundary Bay et Pitt Meadows sont de petits aéroports, puisqu'ils n'accueillent pas de vols commerciaux réguliers, nous avons décidé qu'il s'agit bien de satellites, même en tenant pleinement compte de ce que vous dites. Dans bien des cas, ils ont été construits comme aéroports de dégagement pour les grands aéroports, mais nous nous sommes dits que comme ils correspondent de toute façon à la définition de petits aéroports, qu'au cas probable où leur cession n'intéresserait pas les grands aéroports, nous les traiterions conformément à la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Mais cela ne va pas se produire. Boundary Bay et Pitt Meadows seront cédés à l'administration aéroportuaire de Vancouver Villeneuve, Springbank et St-Hubert, qui est le satellite de Montréal, puis St. Andrews lorsque nous commencerons à en discuter avec les gens de Winnipeg. . . Nous sommes absolument certains que c'est ce qui va se produire. Il n'en reste pas moins que nous sommes obligés de les classer conformément aux mêmes paramètres afin d'assurer l'uniformité.

• 1830

Mr. Gouk: Some of your national airports that will be in that group of 26 make a profit. What will happen to that profit once this is changed over? Where does that profit go?

Mr. Barbeau: The financial parameters of a transfer to a Canadian airport authority are such that the fundamental principle is that Transport Canada will be no worse off, indeed will be somewhat better off, than if it kept on operating the airport itself. What this translates into is that whatever profits are generated by an airport right now will continue to be generated as rent to Transport Canada airports and will be used, as they are now, to cross-subsidize the rest of the airport system.

Mr. Gouk: When you talk about cross-subsidizing now—I just want to be clear on this—are you talking about the \$30 million a year that will be used for air side capital projects? You're not talking about general subsidization?

Mr. Barbeau: Well, we're talking about an evolution here over a five-year period, where profits generated by profitable airports will keep on subsidizing the total system. When you look at the end of the five-year period, what will be left of federal expenditures on airports will be a very small airports group—we will be down to fewer than 200 people—plus the capital amount of money, which augmented by inflationary pressures over the five years could end up being \$35 million or \$40 million. Those two things combined would be the remaining expenditures, and the profits coming from the profitable airports would subsidize the rest of that. The total system would be completely self-sufficient.

Mr. Gouk: I just put you on notice that this is coming from a lot of aviation users in my home province. They are concerned first of all that the province itself is looking at taking them over, but in fact only high-grading: we'll take the ones we think we can make a profit from and we'll turn the rest loose. Conversely, it could be visited back upon the federal government also, an accusation of high-grading: we will keep the 26 airports where we think we can make money and we'll take that money

M. Gouk: Certains de vos aéroports nationaux qui feront partie de ce groupe de 26 réalisent des profits. Qu'advient-il de ces profits si ces changements se font?

M. Barbeau: Les paramètres financiers d'une cession à une administration aéroportuaire canadienne sont fondés sur le principe que Transports Canada ne s'en tirera pas plus mal—en fait s'en tirera un peu mieux—que si le ministère continuait à exploiter lui-même l'aéroport. Cela signifie que les profits actuels d'un aéroport continueront à constituer un loyer payé aux aéroports de Transports Canada et seront utilisés, comme c'est le cas maintenant, pour interfinancer le reste du système aéroportuaire.

M. Gouk: Lorsque vous parlez d'interfinancement—je veux me faire une idée bien claire de la situation—s'agit-il des 30 millions de dollars par an qui seront utilisés pour les projets d'immobilisations des pistes? Vous ne parlez pas de subventionnement général?

M. Barbeau: Ce dont nous parlons, c'est d'une évolution sur une période de cinq ans, au cours de laquelle les profits des aéroports rentables continueront à subventionner l'ensemble du système. À la fin de ces cinq années, le reste des dépenses fédérales en faveur des aéroports porteront sur un très petit groupe—nous serons moins de 200 personnes—plus les immobilisations, ce qui, compte tenu de l'inflation au cours de ces cinq années, pourraient atteindre de 35 à 40 millions de dollars au total. La combinaison de ces deux éléments représenterait les dépenses restantes; quant aux profits assurés par les aéroports rentables, ils serviraient à subventionner le reste. L'ensemble du système serait totalement autosuffisant.

M. Gouk: Je tiens à vous prévenir que j'exprime ici les vues d'un grand nombre d'utilisateurs de ma province. Ce qu'ils craignent surtout, c'est que la province elle-même n'ait l'intention de prendre le contrôle, mais uniquement en procédant à un écrémage: nous reprendrons les aéroports que nous pensons rentables et nous nous débarrasserons du reste. On pourrait également, d'ailleurs, faire le même reproche au gouvernement fédéral: celui-ci conserverait les 26 aéroports qui

[Texte]

out—granted, \$30 million a year is going back in for air side subsidy—and we will keep that. We are going to turn over all those other ones that don't make us any money to other people.

The argument they're proposing, and it sounds pretty reasonable on the surface to me, is that if you're turning over all the losses to us—a lot of small airports are losing 250% to 300% of their revenues—then it is only fair that all the profits, to the point of break—even such as they exist, should also be put into the system. The rich airports are subsidizing the little ones. The only thing Transport should get out of it is that they no longer have a bottom-line deficit.

Mr. Barbeau: Yes. I would not disagree with you in principle; however, we would be prejudging. I can't pronounce myself on that because I would be prejudging what the government of the day five years from now will want to do with whatever excess profits there may be. I of course can't do that.

Mr. Gouk: Well, it would be part of the system design at this time, then, and it would be a matter of—

Mr. Barbeau: Even there it would be difficult, sir, with respect, because we would be prejudging what Treasury Board and the Department of Finance might want to do. I don't think anybody would want to write that into a policy cast in stone at this point. I don't think that would work.

What I've been telling the airlines—and this will show I think that I agree with you—is that over a period of time, if this whole thing works the way it's supposed to work, the pay-back to airlines should be in the nature of lesser costs. That's the way things should work and that's I think what we can all hope for in terms of the future. If the system is self-sufficient, then whatever excess money is generated disappears because of cut-backs in fees and charges to the airlines and to the travelling public. Well, that's what would have to happen. There would be no other way to use up those excess profits.

Again, I agree with you personally, but I cannot prejudge what will happen in five years. This was not written into the policy.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk. It was a very liberal line of questioning. I was impressed.

Mr. Gouk: I'll get around to reforming you yet.

The Chairman: Your caring, sharing attitude thing was really impressive.

Mr. Gouk: Does anybody have a conservative opinion?

The Chairman: Mr. Scott, did you want to ask a couple of questions?

Mr. Scott (Fredericton—York—Sunbury): Yes. Thank you, Mr. Chair. I'll be brief.

[Traduction]

lui paraissent rentables et qui lui permettront de récupérer les profits, bien sûr, 30 millions de dollars par an seront utilisés pour la subvention aux immobilisations côté pistes—et il garderait le reste. Quant aux aéroports qui ne lui rapportent rien, il laisserait le soin de leur exploitation à d'autres.

L'argument présenté par ces personnes, qui paraît assez raisonnable au premier abord, est que si vous vous déchargez sur nous de toutes les pertes—beaucoup de petits aéroports dépensent près du triple de leurs recettes—il ne serait que juste que tous les profits, jusqu'au seuil de rentabilité, soient également réinvestis dans le système. Les aéroports riches subventionnent les petits. Tout ce que Transports Canada y gagnerait c'est qu'il n'y aurait plus de déficit net.

M. Barbeau: Oui. Je suis assez d'accord avec vous sur le principe; mais ce serait anticiper sur les événements. Je ne peux pas me prononcer sur ce point, car ce serait décider d'avance ce que le gouvernement d'alors, dans cinq ans, fera des profits. C'est manifestement impossible.

M. Gouk: Eh bien, cela entrerait dans la conception du système et ce serait alors une question de... .

M. Barbeau: Permettez-moi de vous dire, monsieur, que ce serait malgré tout difficile, car ce serait décider d'avance ce que le Conseil du Trésor et le ministère des Finances pourraient vouloir faire. Je ne pense pas qu'il y ait une seule personne disposée à inscrire cela dans une politique coulée dans le béton. Je ne crois pas que cela marcherait.

Ce que je répète aux compagnies aériennes—ce qui montrera, je crois, que je suis d'accord avec vous—c'est qu'au bout d'un certain temps, si tout fonctionne comme prévu, les retombées pour ces compagnies prendront la forme d'une réduction de leurs coûts. C'est ainsi que cela devrait se passer et c'est, je crois, ce que nous pouvons tous attendre de l'avenir. Si le système est autosuffisant, les profits supplémentaires disparaissent à cause des réductions des droits et des frais pour les compagnies aériennes et les voyageurs. C'est ce qui doit se produire; il n'y aurait pas d'autre moyen d'utiliser ces profits excédentaires.

Je le répète, je suis personnellement d'accord avec vous, mais je ne peux pas préjuger de ce qui se produira dans cinq ans. Cela n'a pas été prévu dans la politique.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Les questions avaient un tour très libéral. Cela m'a beaucoup frappé.

M. Gouk: Je finirai bien par vous réformer.

Le président: Votre souci du partage et pour le bien d'autrui était fort impressionnant.

M. Gouk: Quelqu'un a-t-il une opinion conservatrice à exprimer?

Le président: Monsieur Scott, voulez-vous poser quelques questions?

M. Scott (Fredericton—York—Sunbury): Oui. Merci, Monsieur le président. Je serai bref.

[Text]

[Translation]

• 1835

First of all, it's unfortunate that my colleague from Portneuf had to leave, because it's very seldom that I get to join with him in seeking larger federal participation in an institution.

Tout d'abord, il est regrettable que mon collègue de Portneuf doive s'absenter, parce qu'il est très rare que je sois de son avis pour réclamer une plus grande participation du gouvernement fédéral dans une institution.

In any case, I'm curious about the categories that would place provincial and territorial capitals—or 200,000 passenger movements, I understand—in the national airport system. Which provincial or territorial capitals are included in that system that wouldn't otherwise be, just by virtue of the fact that they're provincial or territorial capitals?

Quoiqu'il en soit, je m'interroge à propos du système de classement qui permettrait aux capitales provinciales et territoriales—en fonction, si je comprends bien, d'un seuil de 200 000 passagers—de faire partie du réseau des aéroports nationaux. Quelles capitales provinciales ou territoriales sont membres de ce réseau, par le simple fait de leur statut de capitales, qui n'en feraient pas autrement partie?

Mr. Barbeau: And not have the 200,000 passengers? I can't tell you off the top of my head. They are Charlottetown, Yellowknife, Saint John. . . Saint John is not a capital, I'm sorry. I'm just going through the list here—Whitehorse and Fredericton.

M. Barbeau: Et qui n'accueilleraient pas 200 000 passagers par an? Eh bien, je mentionnerais, a priori, Charlottetown, Yellowknife, Saint John. . . Excusez-moi, Saint John n'est pas une capitale. Je ne fais que parcourir la liste—Whitehorse et Fredericton.

Mr. Scott: What's the advantage of being one of the national airport systems if the only thing that happens is that you're denied the availability of getting at the capital pool of money? In other words, if Fredericton wasn't a capital, we would have access to the capital pool.

M. Scott: Mais quel avantage y a-t-il à faire partie du système national des aéroports si l'on n'a même pas accès au fonds commun d'immobilisations? En effet, si Fredericton n'était pas une capitale, nous aurions accès à ce fonds.

Mr. Barbeau: The one big difference in there is that the federal government is saying that for the national airport system it will remain the landlord of those airports. In the very unlikely event that something untoward happens somehow, the federal government, if it has already transferred the airport to an authority, would take it over again and so will ensure that for those airports the federal government remains involved. For the local and regional it's not the case.

M. Barbeau: À la seule grande différence près que le gouvernement fédéral a l'intention de demeurer propriétaire des aéroports qui font partie du système national. Au cas, fort peu probable, où quelque chose de fâcheux se produirait, c'est le gouvernement fédéral qui reprendrait les choses en main, s'il avait déjà cédé cet aéroport à une administration, si bien qu'on a la certitude que le gouvernement continuera d'intervenir dans le cas de ces aéroports. Par contre, il n'en va pas de même pour les aéroports régionaux et locaux.

Mr. Scott: The reason I asked the question is that presumably the reason this pool of capital is available to the smaller airports is that there's not enough traffic that would allow them to come up with revenues or whatever might be necessary to capitalize expansion of the airport. If an airport the size of Fredericton that isn't a provincial capital cannot afford to do it on its own on the basis of the traffic that's involved, it's hard for me to imagine how it is that Fredericton, based on exactly the same numbers, would be able to capitalize a major project. So I would put the question.

M. Scott: Si je vous ai posé cette question c'est qu'on peut supposer que ce fonds commun d'immobilisations est mis à la disposition des petits aéroports où il n'y a pas suffisamment de mouvements pour leur permettre d'avoir l'argent nécessaire pour financer l'agrandissement de leurs installations. Si un aéroport d'une ville de la taille de Fredericton ne fait pas l'objet d'un financement provincial, les autorités aéroportuaires ne peuvent envisager de grands travaux sur la seule base du taux de fréquentation et j'ai donc de la difficulté à imaginer comment Fredericton pourrait, à partir de chiffres tout à fait identiques, parvenir à financer un projet de grande envergure. Dites-moi comment, je vous le demande.

First of all, the exercise in New Brunswick is going very well. I think on Wednesday of next week the minister is in town; the CAA in Moncton is going to be announced and in Fredericton and Saint John they're announcing their working group to proceed. I should also say as a member how appreciative I am of the department's cooperation and how available they've been. But I do ask the question, and would warn that there are going to be those who would pursue that line of questioning. I don't understand why being a provincial capital should be a liability in that case, where we wouldn't have access to that pool.

Tout d'abord, il faut dire qu'au Nouveau-Brunswick, l'exercice se déroule parfaitement bien. Mercredi de la semaine prochaine, je pense, le ministre sera en ville; il annoncera la création de l'AAC à Moncton, alors que les groupes de Fredericton et de Saint John annonceront qu'ils sont prêts à passer à l'action. Je dois vous dire, en tant que député de la région, que j'apprécie la coopération des gens du ministère et le fait qu'ils ont toujours su se rendre disponibles. Mais je ne peux m'empêcher de soulever cette question et je vous préviens que d'autres emboîteront le pas avec moi. Je ne comprends pas pourquoi le fait d'être une capitale provinciale devrait, dans ce cas, être un handicap et pourquoi nous ne pourrions avoir accès à ce fonds commun d'immobilisations.

[Texte]

I have just a couple of other quick questions. One is on environmental liability over the long term. I assume that the local authority is not going to have to accept long-term environmental liability for something that is unknown. It's like buying a house with UFFI.

Mr. Barbeau: Yes, I can answer that question, Mr. Chairman.

As we transfer airports—at whatever category of airport—we do an environmental survey to determine the environmental state of the property we are transferring. Of course we, as the federal government, will assume the responsibility for the sins we have committed on our own property. As of the date of transfer, however, the entity taking over becomes responsible for the property, but we assume responsibility and we will clean up whatever environmental damage has been done, over a period of time. I'm not saying we can do it all immediately, because in some cases there may be horrendous costs, but we will do it with due diligence and with as much speed as we possibly can.

Mr. Scott: I have just one final question and that has to do with capital plans that were already in the works before this announcement. Are they being reviewed relative to this, given the fact that in a certain amount of time our three airports are going to be in competition in southern New Brunswick? If one of them—and I would hate to get Mrs. Wayne's reaction if it were Fredericton—sees expansion because of a plan that was undertaken some time ago that would put us at a competitive disadvantage or advantage, depending on whose airport it was, have those kinds of plans also been amended relative to this so there's a certain fairness?

• 1840

Mr. Barbeau: Generally speaking, we are reviewing everything that has to do with capital investments at all airports and coming to conclusions. In cases where we had already embarked on some projects they will be finished. In some cases the planning was so close to the wire that some things will go ahead. We are reviewing some others. Coming back to your comment, we are reviewing everything with the view to be completely fair and consistent throughout the country.

The Chairman: If the airport is in a national capital, it doesn't have the opportunity to go to the capital fund, even though it may be shown it doesn't have 200,000 movements in a year.

Mr. Barbeau: That's right. It is categorized as being part of the national airport system—

The Chairman: That's because it's in a capital and not because it has 200,000 movements.

Mr. Barbeau: —not by virtue of the movements.

[Traduction]

J'aurais deux ou trois autres brèves questions à poser. La première concerne les responsabilités à long terme du fédéral en matière d'environnement. Je suppose que ce ne sont pas les administrations locales qui devront assumer cette responsabilité à long terme, pour des choses qu'elles ignorent. C'est un peu comme quelqu'un qui achèterait une maison isolée à la MIUF.

M. Barbeau: Je peux répondre à cette question monsieur le président.

Avant la cession des aéroports—peu importe la catégorie— nous effectuons une évaluation environnementale afin de voir dans quel état se trouvent les propriétés que nous cédon. Il est évident que le gouvernement fédéral assumera la responsabilité de tous ses péchés passés. Par contre, une fois la cession effectuée, ce sont les nouvelles entités qui devront assumer la responsabilité pour les propriétés; quoiqu'il en soit, nous ferons face à nos responsabilités et réparerons, sur une certaine période, tous les dégâts environnementaux éventuels que nous aurons pu causer. Je ne dis pas que nous pourrions le faire immédiatement parce que, dans certains cas, les coûts risquent d'être énormes, mais nous nous appliquerons à le faire le plus rapidement possible.

M. Scott: J'ai une dernière question à vous poser qui concerne les plans d'immobilisations antérieurs à cette annonce. Est-on en train de les revoir en fonction de ces derniers développements et en tenant compte du fait que, dans quelque temps, nos trois aéroports du sud du Nouveau-Brunswick se trouveront en concurrence? Supposons que l'un d'eux soit agrandi—et je redouterais la réaction de Mme Wayne si ce devait être Fredericton—conformément à un plan adopté antérieurement, et qui désavantagerait donc les deux autres aéroports, les plans en question seraient-ils modifiés en conséquence, au nom d'une certaine équité?

M. Barbeau: D'une façon générale, nous sommes en train de revoir tout ce qui a trait aux immobilisations dans les aéroports et nous tirons certaines conclusions. Les projets déjà entrepris seront menés à terme. Dans certains cas, la planification est tellement avancée qu'il faudra aller jusqu'au bout sur certains points. Par contre, nous réexaminons d'autres projets. Pour en revenir à votre remarque, je dirais que nous réexaminons l'ensemble des dossiers dans un souci d'équité et d'uniformité à l'échelle du pays.

Le président: Mais s'il s'agit de l'aéroport d'une capitale provinciale, il n'aura pas droit au fonds commun d'immobilisations, même s'il peut prouver qu'il n'accueille pas 200 000 passagers par an.

M. Barbeau: Tout à fait. Mais on considère qu'il fait partie du système national des aéroports. . .

Le président: Parce qu'il dessert une capitale, mais pas parce qu'il accueille 200 000 passagers.

M. Barbeau: . . .Même si ce n'est pas en fonction de son taux de fréquentation.

[Text]

[Translation]

The Chairman: Perhaps an application could be made, or consideration given to Charlottetown if it needs some runway and the CAA designation prevents it from dipping into the capital pool because it doesn't have the 200,000 movements. Why can't that be the criteria for it to dip into or request money from the capital pool?

Mr. Mike Farquhar (Director General, Airport Transfers, Department of Transport): Victor outlined the criteria earlier, but I think one of the clear advantages of an airport authority, even a smaller one like Charlottetown, is it can go to the marketplace itself.

The kinds of terms we have in our lease agreements and so forth have been viewed as being financially attractive to the markets. It really depends on what the nature of the capital requirements are. If it's a small airport—and most of them are in fairly good condition now—its demands for major capital expansions are not going to be so great that it can't handle them itself with the passenger base it has.

This remains to be seen in practice, but our airports are, by and large, in reasonably good shape in terms of the capital now, so no major capital expansions are required in a number of them, such as Charlottetown and Fredericton, at the moment.

Mr. Scott: There's been a long-standing discussion about the possibility of a runway extension in Fredericton because of CFB Gagetown having to do movements out of Moncton rather than Fredericton, which is quite far away. CFB Gagetown has, from time to time, even suggested it might be involved in some of the capital cost.

The opportunity to appeal to the capital pool, by virtue of the same opportunity that would be available to any other airport of our size, that would be denied to us because we're a provincial capital will become a contentious issue. I bring it to your attention. I would argue that if it takes 200,000 movements to make one viable, so you would set the pool up if you don't have 200,000 movements, then that argument applies to Fredericton because it doesn't have those movements.

Mr. Barbeau: I understand your concerns on that, but just so everybody understands the airports capital assistance program, a runway extension would not be eligible for that money. It would only qualify if it could be shown that the runway was too short for the airplanes attempting to land and it was a safety matter.

To allay your concerns in terms of provincial capitals and so on, I will repeat that the federal government remains the landlord of those airports.

The Chairman: I would like to ask you about the matter of the percentage of money as you freeze us out of the subsidy.

As a local regional airport in Hamilton, for example, will the department be able to free the hands of this newly-formed LAA, as it begins to take shape, a percentage of the money of which we are being eventually stripped for helping us market and sell the airport to make the LAA that much more of a possibility?

Le président: Eh bien, dans le cas de Charlottetown, l'AAC pourrait demander la construction de nouvelles pistes, mais ne pas pouvoir puiser dans le fonds commun d'immobilisations, parce qu'il y aurait moins de 200 000 passagers. Mais pourquoi donc cela ne pourrait-il pas être un critère pour avoir droit à ce fonds?

M. Mike Farquhar (directeur général, Cession des aéroports, ministère des Transports): Victor vous a énoncé les critères un peu plus tôt, mais j'estime qu'un des avantages évidents dont jouit une commission aéroportuaire, même si elle est petite comme celle de Charlottetown, c'est la possibilité de pouvoir se tourner vers le secteur privé.

Les gens estiment que les conditions de nos baux sont financièrement intéressantes pour le secteur privé. En fait, tout dépend de l'importance des besoins d'immobilisations. Dans le cas d'un petit aéroport—la plupart d'entre eux sont en bon état à présent—, les capitaux nécessaires pour des travaux d'agrandissement risquent de ne pas être importants au point que les aéroports eux-mêmes ne puissent les assumer en fonction de leur taux de fréquentation régulier.

Reste à voir ce que cela donnera en pratique, mais comme nos aéroports, dans l'ensemble, sont relativement bien lotis, la plupart d'entre eux n'ont pas besoin de faire l'objet de grands travaux d'immobilisations, et c'est actuellement la situation de Charlottetown et de Fredericton.

M. Scott: On parle depuis longtemps de la possibilité de prolonger la piste à Fredericton, parce qu'une partie des appareils de la base de Gagetown sont obligés de fréquenter l'aéroport de Moncton qui est assez éloigné. D'ailleurs, le commandant de la base de Gagetown a proposé à plusieurs reprises de contribuer aux coûts d'immobilisations de tels travaux.

Le fait que nous n'aurions pas accès au fonds commun d'immobilisations, contrairement à tout autre aéroport de notre taille, sous prétexte que l'aéroport dessert une capitale provinciale, risque de donner lieu à un litige. Je me permets d'attirer votre attention sur ce fait. J'estime que si un aéroport doit être fréquenté par 200 000 passagers par an pour être viable, alors l'accès au fonds devrait être permis aux aéroports ne présentant pas ce taux de fréquentation, ce qui est précisément le cas de Fredericton.

M. Barbeau: Je comprends tout à fait votre point de vue, mais il est par ailleurs reconnu que le prolongement d'une piste n'est pas admissible au titre du PAIA. On ne pourrait recourir à ce programme que s'il était prouvé que la piste est trop courte pour permettre aux avions de se poser en toute sécurité.

Mais le fait de savoir, je le répète, que le gouvernement fédéral demeurera propriétaire de ces aéroports devrait vous rassurer.

Le président: J'ai une question à vous poser à propos du pourcentage que vous comptez retirer de la subvention.

Le ministère pourra-t-il alléger le fardeau de la nouvelle AAL de l'aéroport régional local de Hamilton, par exemple, en lui accordant une certaine partie des fonds dont elle sera ultimement privée, pour lui permettre de commercialiser ses services et de promouvoir l'aéroport, pour que l'AAL devienne une réalité?

[Texte]

[Traduction]

• 1845

Right now, we can't market with the subsidy money. That's not part of the deal. However, as that money is being phased out while we're phasing in an LAA, wouldn't there be an opportunity for the department to say that a percentage of the subsidy being phased out would go toward the marketing of the airport in order to make it a stronger airport when it's taken over as an LAA?

Mr. Barbeau: It hasn't been considered as such in the policy. The way the policy reads, again, is that the subsidy paid to individual airports is to be ratcheted down by roughly 20% per year. There can be some small variations on that theme, but I have committed the total airports group to this saving of 20% per year.

I would rather put it in terms of what is remaining, rather than what has been ratcheted off. A local airport authority, once it takes over, has complete freedom to do what it wants with whatever subsidies would be left at that point. There shouldn't be any problems.

The Chairman: Say an LAA takes over the airport in a year's time. There are still four years of subsidies dwindling down. That remains with the new LAA.

Mr. Barbeau: Yes.

The Chairman: A new LAA can take those subsidy moneys and apply it to marketing if it so wishes.

Mr. Barbeau: Let's not talk about CAAs, because those are national airports.

The Chairman: LAAs.

Mr. Barbeau: Say an airport authority or commission, whatever, takes over the running of the airport. This is one of the advantages that people don't quite understand. If they take over in year one rather than year five, we will keep on giving that subsidy on a diminishing basis. They have complete flexibility to do what they want.

I would only put one provision in that. We would expect that authority to give us a business plan that shows they're using a reasonable approach for what they're doing. However, we would not impose constraints by saying thou shalt not spend on marketing. They would have that freedom.

The Chairman: Very good. This is good to know.

Mr. Barbeau: This is one of the big advantages of taking over earlier rather than later.

I'll sum it up in global terms. I'll come back again to the fundamental of the policy: local decision-making.

The Chairman: I'm glad we're doing this, because I think it's important. If the LAA is formed in that first year and it can decide what it wants to do with that subsidy money, I am hoping the department will consider allowing a percentage of the current subsidy, which is being ratcheted down, for the LAA to market itself.

À l'heure actuelle, il n'est pas possible de financer les opérations de marketing en puisant dans les subventions. Ce n'est tout simplement pas prévu. Cependant, comme on va progressivement réduire les sommes accordées au fur et à mesure que les AAL se mettront en place, le ministère ne pourrait-il pas décréter qu'un pourcentage de la subvention retirée soit versé au titre des opérations de marketing des aéroports afin de renforcer leur fonctionnement au moment où ils sont repris par les AAL?

M. Barbeau: Cela n'est pas prévu comme tel dans la politique. Encore une fois, il est prévu dans la politique que la subvention versée à chaque aéroport sera diminuée d'environ 20 p. 100 par an. Une certaine modulation est toujours possible, mais j'ai pris l'engagement, pour l'ensemble du groupe des aéroports, que nous économiserions 20 p. 100 par an.

Personnellement, je raisonnerais sur la portion restante, plutôt que sur la part coupée. Après la cession, l'administration aéroportuaire locale a toute la liberté voulue pour faire ce qu'elle veut des subventions qui lui sont versées à partir de ce moment-là. Il ne devrait y avoir aucun problème.

Le président: Supposons qu'une AAL assume l'administration d'un aéroport d'ici un an. Il lui restera encore à toucher quatre années de subventions qui iront en diminuant. Mais cet argent, elle pourra en faire ce qu'elle veut.

M. Barbeau: C'est cela.

Le président: Donc, une AAL récemment créée peut consacrer l'argent des subventions à ses opérations de marketing si elle le désire.

M. Barbeau: Et nous ne parlons pas des AAC, parce qu'il s'agit d'aéroports nationaux.

Le président: Donc, les AAL.

M. Barbeau: Supposons qu'une administration ou une commission aéroportuaire, peu importe la terminologie adoptée, prenne la relève de la gestion d'un aéroport. Eh bien, il y a un avantage que les gens ne comprennent pas tout à fait. Si l'AAL prend la relève la première année, plutôt que la cinquième année, elle pourra continuer à toucher des subventions, même si elles vont en diminuant. En outre, elle aura toute la souplesse voulue et pourra en faire ce qu'elle veut.

Je ne poserais qu'une seule condition. Il faudrait que l'administration en question nous remette un plan d'entreprise montrant qu'elle fait les choses de façon raisonnable. Par contre, nous n'irions pas jusqu'à lui interdire d'utiliser les fonds au titre du marketing. Elle aurait toute la liberté voulue pour cela.

Le président: Très bien. C'est bon à savoir.

M. Barbeau: C'est l'un des gros avantages qu'il y a de prendre la relève plutôt que tard.

Je résumerai cela de façon générale, en disant que tout revient au principe de la politique: favoriser la prise de décisions à l'échelon local.

Le président: Je me réjouis que nous fassions cela, parce que j'estime que c'est important. Eh bien, si une AAL est constituée dès la première année et qu'elle peut faire ce qu'elle veut de l'argent des subventions, j'espère que le ministère envisagera de lui débloquent un certain pourcentage de la part de subvention qui est coupée afin que l'AAL puisse financer ses opérations de marketing.

[Text]

[Translation]

Mr. Barbeau: We can take that one under advisement. So far, that has not been part of the policy, but I note your point.

The Chairman: Mr. Mercier, did you have a question?

M. Mercier: Une question d'information: M. Barbeau a parlé de ses contacts avec les municipalités et je voudrais savoir s'il s'agit de contacts pris ponctuellement avec telles et telles municipalités ou si ce sont des contacts avec la Fédération canadienne des municipalités, par exemple, en vue d'une politique générale de participation des municipalités?

M. Barbeau: Nous avons fait les deux. J'ai rencontré moi-même, avec une de mes adjointes, la Fédération canadienne des municipalités, il y a environ deux ou trois semaines, et nous avons eu une excellente réunion d'une heure et demie avec promesse de continuer le dialogue. D'un autre côté, mes gens ont commencé à prendre des contacts individuels avec les diverses municipalités du Canada, et particulièrement du Québec, où nous avons des aéroports. Nous faisons donc les deux.

M. Mercier: Quelles villes au Québec?

M. Barbeau: Un peu partout: Mont-Joli, Baie-Comeau, Val d'Or. Nous avons la liste complète ici et je peux vous la donner. Il y a Québec, Sept-Îles, Val d'Or, Baie-Comeau, Mont-Joli, Saint-Hubert, Îles-de-la-Madeleine, en fait tous les endroits où nous avons un aéroport fédéral en ce moment. Et partout, des contacts préliminaires ont été établis. Ça vous convient?

M. Mercier: Oui, merci.

• 1850

Mr. Gouk: I have just one question to ask for my colleague who had to leave early. It is about your policy on determining what subsidies will be continued for northern airports and how that is going to be determined—airport servicing, primarily for native people in isolated areas, or emergency services. The specific airport that he was concerned with is Churchill, which has virtually no other access. What sort of policy is going to be on them? What kind of subsidy will there be, and how is that going to be determined?

Mr. Barbeau: Do we have Churchill as a remote. . . ?

Sorry, you're taking me a bit by surprise. I wish I had these all completely categorized in my mind.

Mr. Gouk: Churchill is remote.

Mr. Barbeau: It is, yes. I just wanted to make sure. Churchill is a remote airport. What the policy states on remote airports is that of course the federal government will maintain those airports as operating entities. We will look at ways of streamlining and possibly cutting down on some costs and so on, but they will remain.

Mr. Gouk: You will make them as efficient as possible, but you will subsidize if there is a need?

M. Barbeau: Nous pouvons y réfléchir. Même si cela n'est pas prévu dans la politique, je prends note de votre idée.

Le président: Monsieur Mercier, aviez-vous une question?

Mr. Mercier: I just need a piece of information. Mr. Barbeau commented about his contacts with municipalities and I would like to know whether these contacts were selective and only made with a few municipalities or if they were made through the Canadian Federation of Municipalities, for example, with the idea of seeking an overall participation of municipalities?

Mr. Barbeau: We made both types of contacts. I personally met, with one of my assistants, the representatives of the Canadian Federation of Municipalities, two or three weeks ago, and we had a meaningful hour and a half meeting which ended on a commitment to keep in touch. On the other hand, my staff has begun to make contacts with different municipalities with airports, throughout the country, but mainly in Quebec. So we are doing both.

Mr. Mercier: Which towns in Quebec?

Mr. Barbeau: Almost everywhere: Mont-Joli, Baie-Comeau, Val d'Or. We have the detailed list here and I could hand it over to you. There is Quebec City, Sept-Îles, Val d'Or, Baie-Comeau, Mont-Joli, Saint-Hubert, Îles-de-la-Madeleine. . . In fact, all places presently serviced by a federal airport. Furthermore, we had preliminary contacts with all of the municipalities with airports. Does it answer your question?

Mr. Mercier: Yes, thank you.

M. Gouk: J'ai une seule question à poser au nom de mon collègue qui a dû partir. Elle porte sur la politique que vous suivrez pour déterminer les subventions qui continueront d'être versées aux aéroports du Nord et la façon dont les décisions seront prises: en fonction de l'entretien nécessaire, parce qu'ils permettent de desservir principalement des populations autochtones en régions isolées ou qu'ils accueillent des services d'urgence. L'aéroport qui me préoccupe plus particulièrement est celui de Churchill, parce que l'avion est quasiment le seul moyen d'accéder à cette ville. Quelle politique va-t-on adopter dans le cas de ces aéroports? Comment seront-ils subventionnés et comment prendra-t-on les décisions à cet égard?

M. Barbeau: Est-ce que Churchill est un aéroport en région éloignée. . . ?

Excusez-moi, vous me prenez un peu par surprise. J'aurais aimé connaître par coeur tous les aéroports appartenant aux différentes catégories.

M. Gouk: Churchill est en région éloignée.

M. Barbeau: Oui, effectivement. Je voulais simplement m'en assurer. Churchill est bien un aéroport en région éloignée. La politique précise que le gouvernement fédéral continuera de s'occuper des aéroports de ce type. Nous chercherons des moyens de rationaliser l'exploitation et de réduire certains coûts ici et là, mais il est certain que ces aéroports demeureront ouverts.

M. Gouk: Donc, vous allez faire en sorte qu'ils soient aussi rentables que possible, mais vous continuerez à les subventionner si besoin est?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Barbeau: Yes.

M. Barbeau: Oui.

The Chairman: I have a brief question on the emergency-response service. Say that a local regional is at level four or lower—let's say it's at level four—and then, with some marketing strategies and some successful work, it manages to get more passengers and therefore ratchet up up by your standards to level five. Is the CAA or the LAA going to be responsible to pay for the full shot of having an on-site fire department?

Le président: Je vais vous poser une brève question au sujet des services d'intervention d'urgence. Supposons qu'un aéroport régional-local soit classé au niveau quatre ou même à un niveau inférieur—mais disons qu'il est de niveau quatre—et que, grâce à certaines stratégies de marketing, il parvient à attirer plus de passagers et qu'il se retrouve un cran plus haut, au niveau cinq. Dès lors, est-ce que l'AAC ou l'AAL devra assumer la totalité du coût d'un service d'incendie sur place?

Mr. Barbeau: Yes, again because of the way the policy is going to be formulated in regulation.

M. Barbeau: Oui, parce que la politique se transformera en règlement.

I think this is referring back to the question that was asked before. There has to be a demarcation line somewhere. If somebody can come up with a better demarcation line, then I'd like to hear it; but there has to be demarcation, and, yes, if the airport gets raised in category according to the regulations and becomes a category five, then the local people will have to bear the cost.

Cela, je pense, nous ramène à la question qui a été posée plus tôt. Il y a bien sûr une ligne à tracer quelque part et si quelqu'un en trouve une meilleure, je serai heureux qu'il m'en fasse part; mais comme il faut bien trancher, il est un fait que si un aéroport change de catégorie conformément aux règlements pour passer au niveau cinq, il reviendra à l'autorité locale d'assumer les coûts.

Mind you, this would have to be over an extended period, because if they're right on the line airports have a tendency to change every six months or so. You can be up to a five, back down to a four, back up to a five. So it would have to be maintained for a three-year period and then the categorization would be there and by regulation they would have to do this and they would be responsible for the expense.

Cependant, le changement ne pourra prendre place qu'après un certain temps, parce que les aéroports se situant à la limite pourraient fort bien changer de catégorie tous les six mois ou à peu près. Ils passeraient un certain temps au niveau cinq, puis reviendraient au niveau quatre et enfin remonteraient au niveau cinq. Voilà pourquoi la catégorie doit être maintenue pendant trois ans pour être confirmée, en vertu du règlement, après quoi l'autorité locale serait responsable de tous les frais inhérents.

Mr. Gouk: Further to the chairman's question, I really have a problem with this. I gather from his expression that he does too.

M. Gouk: Pour enchaîner sur la question posée par le président, je dois dire que cela me pose un problème. Et à lire l'expression sur son visage, j'ai l'impression qu'il est dans le même cas que moi.

I'm looking at one specific airport as an example, Castlegar. Castlegar has so few movements that it barely qualifies for a flight service, never mind a tower. This is on the question of whether they will keep flight service there. Yet Castlegar is a class five at this time. It certainly has well in excess of 70 movements over a three-month period of Dash 8 types of aircraft. It has revenues of \$300,000 and expenditures right now under Transport Canada of \$800,000.

Prenons un aéroport particulier, par exemple celui de Castlegar. Il est tellement peu fréquenté que c'est à peine s'il peut prétendre être desservi par une station d'information de vol, et encore moins par une tour. On en est même arrivé au point où l'on se demande si l'on va maintenir les services d'information de vol. Et pourtant, Castlegar est un aéroport de catégorie 5. Il accueille beaucoup plus de 70 mouvements en trois mois, tous composés d'avions de type Dash 8. Ses recettes sont de 300 000\$ et, sous l'administration actuelle de Transports Canada, ses dépenses se chiffrent à 800 000\$.

When we start talking about this change-over of the system, it appears that there is only a 10% or 15% deficit in the overall operation, so it seems not unreasonable that we're going to be able to reduce our overall cost by 10% or 15% or 20%, whatever it's going to take to balance. However, when you start looking at airports such as this, which have 250% or 300% deficits, if they're going to have the same conditions that have caused Transport Canada to run these overwhelming deficits, then how are they going to be expected to reduce by not 10% or 20%, but 300%?

Sur l'ensemble du réseau que l'on compte transférer, il semble que le déficit général d'exploitation ne soit que de 10 p. 100 ou 15 p. 100 et qu'il est assez raisonnable pour qu'il soit possible d'équilibrer le budget moyennant une réduction des frais de 10, 15 ou 20 p. 100. Et pourtant, lorsqu'on songe à des aéroports comme celui-ci, qui connaissent des déficits d'exploitation de 250 ou de 300 p. 100, on peut se demander comment il leur sera possible non pas de réduire leurs frais de 10 ou 20 p. 100, mais de 300 p. 100, pour continuer à être exploités dans les mêmes conditions que celles qui ont amené Transports Canada à enregistrer de tels déficits.

[Text]

[Translation]

Mr. Barbeau: You pose a very valid question. As I stated before, my staff throughout the region are now into the second wave of consultation on implementation. We'll be going to all of the communities and illustrating to them a five-year plan as to how the subsidy can be brought down to zero. I could suggest to you to be a little bit patient to see how that works out in terms of this second thrust, if you want, at consultation and information.

You state a valid point. There are some costs for airports that are not going to be easy to deal with, and that might very well be a case in point.

• 1855

Mr. Gouk: I'd appreciate very much knowing when you're going to be doing this, particularly with some B.C. airports, because I would love to sit in on a system where the government tells someone how they can make a 300% reduction in the costs that the government itself had.

Mr. Barbeau: I would be pleased to have our director general, Pacific region, be in touch with you and keep on with that conversation. He would be pleased to do that.

The Chairman: Ask him to contact our clerk and be a witness to the committee.

Mr. Barbeau: I will assure that he's there.

The Chairman: Excellent.

Mr. Barbeau: Yes, because you will be travelling.

The Chairman: Mr. Gouk was absolutely correct. I had an expression of amazement on my face when I found out that the upgrade would happen. Then, of course, he did not go on to say that I was quite pleasantly surprised that there was going to be a three-year carryover from that point to establish that level because, quite frankly, if you can get to a level of over 200,000 power, you know, up to 200,000 passenger movements, I'm sure there's going to be an opportunity there to glean the money necessary to create the, say, fire department.

Mr. Gouk: It will not be 200,000. Don't mislead yourself there.

The Chairman: Over three years. I plan to be over—

Mr. Barbeau: Mr. Chairman, I would not want to mislead this committee. Please don't quote me on the three years. I have to refresh my own memory here as to what we're looking at, but there is a period of time for the categorization. I will get back to you on that.

The Chairman: That would be good to know, because given the time to lock on the numbers would certainly, I think, give the opportunity for the local LAA—

Mr. Gouk: I will talk to you after, if I can, because you're misleading yourself here.

M. Barbeau: Vous soulevez une question tout à fait valable. Comme je vous disais plus tôt, mon personnel en région vient d'entamer la seconde série de nos consultations sur la mise en oeuvre de la politique. Nous allons faire le tour des collectivités et leur montrer comment il sera possible, dans un plan de cinq ans, d'amener les subventions à zéro. Je vous suggère de faire preuve d'un peu de patience et de voir comment les choses vont se passer à cette occasion, c'est-à-dire lors des séances de consultation et d'information.

Par contre, vous avez soulevé un point tout à fait valable. Il ne sera pas facile pour les aéroports d'absorber certains coûts et vous avez sans doute cité un excellent exemple.

M. Gouk: J'aimerais beaucoup savoir quand vous allez procéder, surtout dans le cas de certains aéroports de la Colombie-Britannique, parce que j'aimerais beaucoup savoir comment le gouvernement s'y prendra pour expliquer qu'il est possible de réduire de 300 p. 100 les frais d'exploitation qu'il absorbait jusque-là.

M. Barbeau: Je serais heureux de demander à mon directeur général de la région du Pacifique de communiquer avec vous pour poursuivre cette conversation. Il en sera également très heureux.

Le président: Demandez-lui donc de prendre contact avec notre greffière et de s'inscrire comme témoin du Comité.

M. Barbeau: Je verrai à ce qu'il le fasse.

Le président: Excellent.

M. Barbeau: Parce que vous allez sillonner le pays.

Le président: M. Gouk avait tout à fait raison. Il a lu l'étonnement sur mon visage quand j'ai appris que le changement de catégorie serait possible. Par contre, il n'a pas commenté ma réaction d'agréable surprise quand vous nous avez dit qu'il faudrait trois ans pour vraiment déterminer la catégorie d'un aéroport parce que, très honnêtement, s'il est possible de passer à un taux de fréquentation supérieur à 200 000 passagers par an, je suis certain qu'il ne sera pas difficile de recueillir l'argent nécessaire pour mettre sur pied un service d'incendie.

M. Gouk: Mais vous n'arriverez pas à ce chiffre de 200 000, détrompez-vous.

Le président: Sur une période de trois ans, je prévois de dépasser. . .

M. Barbeau: Monsieur le président, loin de moi l'idée d'induire les membres du Comité en erreur. Ne me citez pas à propos de cette période de trois ans. Je dois me rafraîchir la mémoire pour savoir qu'elle est la période envisagée, mais il est certain que le changement de catégorie ne sera pas décrété immédiatement. Je vous communiquerai ce renseignement plus tard.

Le président: Ce serait bien de le savoir, parce que si elles ont le temps de stabiliser leur taux de fréquentation, les AAL pourront. . .

M. Gouk: J'aimerais m'entretenir avec vous par la suite, si vous me le permettez, parce que vous êtes en train de faire erreur.

[Texte]

The Chairman: This is what it's all about.

Seeing no more questions, Mr. Barbeau and your colleagues, thank you very much for coming before our committee. We appreciate your attendance and the report that you've given us. Most certainly, I would hope that as we go across the country in November, we'll be garnering some suggestions, maybe, that might be helpful to the department—

Mr. Barbeau: Certainly.

The Chairman: —in the implementation of this bold-step policy. Thanks.

Mr. Barbeau: Thank you very much.

The Chairman: Before we say goodbye, committee colleagues, I want to let you know that on October 18 at 3:30 p.m. we'll have the Ministry of Transport officials for a briefing on the bilateral, and that will conclude our three briefings before we hit the road in November, hopefully.

Thanks, colleagues. The meeting is adjourned.

[Traduction]

Le président: C'est tout là le problème.

Comme personne ne désire poser d'autres questions, je tiens à vous remercier, vous-même M. Barbeau et vos collaborateurs, d'être venus rencontrer le Comité. J'ai apprécié votre présence et le compte-rendu que vous nous avez fait. J'espère qu'à l'occasion de nos déplacements un peu partout au pays, en novembre, nous recueillerons certaines suggestions qui pourraient être utiles au ministère. . .

M. Barbeau: Je n'en doute pas.

Le président: . . .relativement à la mise en oeuvre de cette politique audacieuse. Je vous remercie.

M. Barbeau: Merci beaucoup.

Le président: Chers collègues, avant de vous dire au revoir, je tiens à vous préciser que nous accueillerons des fonctionnaires du ministère des Transports pour un exposé sur les questions bilatérales, le 18 octobre à 15h30, et c'est ce qui mettra un terme à nos trois séances d'information avant que nous ne prenions la route, espérons-le, en novembre.

Merci, chers collègues. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Department of Transport:

Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Airports Group.

TÉMOIN

Du ministère des transports:

Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CAI

XC27

- T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Tuesday, October 18, 1994

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mardi 18 octobre 1994

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

ORDER OF REFERENCE

*Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons
Friday October 7, 1994*

Mr. Milliken (Parliamentary Secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), from the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented the 39th Report of the Committee, which was as follows:

Your Committee recommends the following change in the membership of the Standing Committee on Transport:

Jennings for Silye.

*Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of
Friday October 7, 1994*

By unanimous consent, Mr. Milliken (Parliamentary secretary to the Leader of the Government in the House of Commons), seconded by Mr. Boudria (Glengarry—Prescott—Russell), moved, — That the 39th Report of the Standing Committee on Procedure and House Affairs, presented earlier today, be concurred in.

The question was put on the motion and it was agreed to.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du
vendredi 7 octobre 1994*

M. Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présente le 39^e rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Votre Comité recommande le changement suivant dans la liste des membres du Comité permanent des transports:

Jennings pour Silye.

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du
vendredi 7 octobre 1994*

Du consentement unanime, M. Milliken (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes), appuyé par M. Boudria (Glengarry—Prescott—Russell,) propose, — Que le 39^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté plus tôt aujourd'hui, soit agréée.

La motion, mise aux voix, est agréée.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 18, 1994
(19)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, and Stan Keyes.

Acting Members present: Eleni Bakopanos for Raymond Lavigne; Glen Mckinnon for Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Department of Transport: Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; Louis Ranger, Director General, Air Policy and Programs.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 4, 1994, Issue No. 11.*)

Moya Greene made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

At 4:59 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 18 OCTOBRE 1994
(19)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 38, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Eleni Bakopanos remplace Raymond Lavigne; Glen McKinnon remplace Anna Terrana.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du ministère des Transports: Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; Louis Ranger, directeur général, Politique et programmes de l'air.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude sur la politique nationale des aéroports, les négociations bilatérales et la commercialisation du système de navigation aérienne (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 4 octobre 1994, fascicule n° 11*).

Moya Greene fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 16 h 59, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Texte]

[Traduction]

EVIDENCE

TÉMOIGNAGES

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Enregistrement électronique]

Tuesday, October 18, 1994

Le mardi 18 octobre 1994

• 1536

The Chairman: Good afternoon, colleagues. We meet pursuant to Standing Order 108.(2), consideration of the National Airports Policy, bilateral air negotiations, and the commercialization of the air navigation system.

We have with us today witnesses Moya Greene, who is the assistant deputy minister of policy and coordination, and Louis Ranger, director general of air policy and programs, as part of the briefings we are getting before we invite all our witnesses to appear before this committee on the task.

We welcome you and ask you to give us a presentation on the bilateral, as I understand it.

Ms Moya Greene (Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen of the committee, thank you for inviting us here today to give you an update, really, on where matters stand with the air services agreement between Canada and the United States.

As you probably know, the Canada-U.S. market is far and away Canada's largest air transport market. It comprises about 14 million passengers annually. Just to put it in context for you, as an air traffic market, this is about 14 times larger than the next-largest international market, which is the United Kingdom. The United Kingdom has about 900,000 passengers a year. So this is a huge air transport market for Canada.

Roughly, the market is shared between Canada and U.S. carriers in the following proportions. For scheduled services, the United States has an edge over Canada. It probably has anywhere from 55% to 60% of the market, with Canadian carriers enjoying the balance. For charter services it's reversed. Canadian carriers have a slight edge over American carriers in the United States market.

• 1540

The United States market is extremely important to Canada, not only because of its size and the proximity of the market, but also because it is the largest air transport market in the world. Half of the passengers travelling in the world are in the United States.

From a trade perspective, it is very important for Canada to be able to use its air services arrangements to advance the economic to and fro between our two countries. It is very important in terms of its size, the scale of its importance for Canadian carriers, and Canada's ability to conduct commerce with its largest trading partner.

Le président: Bon après-midi, chers collègues. Conformément à l'article 108.(2) du Règlement, nous poursuivons l'étude de la politique nationale des aéroports, des négociations bilatérales et de la commercialisation du système de navigation aérienne.

Nos témoins d'aujourd'hui sont Moya Greene, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination, et Louis Ranger, directeur général, Politique et programmes de l'air. Ils comparaissent tous deux dans le cadre des séances d'information que nous allons tenir avant d'inviter les autres témoins à comparaître devant notre comité.

Nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous invitons à faire votre exposé sur les négociations bilatérales, sauf erreur.

Mme Moya Greene (sous-ministre adjointe, Politique et coordination, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du comité, merci de nous avoir invités aujourd'hui pour vous faire une mise à jour sur l'état des négociations relatives à l'accord sur les services aériens entre le Canada et les États-Unis.

Comme vous le savez sans doute, les services aériens entre le Canada et les États-Unis constituent de loin le principal marché du transport aérien pour notre pays. Ce marché représente 14 millions de passagers par an. Pour vous donner un ordre de grandeur, ce marché du trafic aérien est environ 14 fois plus important que celui qui vient en deuxième position dans le monde, à savoir le Royaume-Uni. Les aéroports britanniques voient passer environ 900 000 passagers chaque année. Il s'agit donc d'un énorme marché pour notre pays.

En gros, ce marché est partagé entre les transporteurs canadiens et américains de la façon suivante: pour les services réguliers, les États-Unis ont un avantage sur le Canada. Les compagnies aériennes détiennent environ 55 à 60 p. 100 de ce marché, le reste allant aux transporteurs canadiens. Pour les vols nolisés, c'est l'inverse. Les compagnies aériennes canadiennes ont un léger avantage sur leurs homologues américaines sur le marché des États-Unis.

Le marché américain est extrêmement important pour le Canada, non seulement en raison de sa taille et de sa proximité, mais aussi parce que c'est le plus grand marché du transport aérien du monde. La moitié des voyageurs, dans le monde entier, se trouvent aux États-Unis.

Du point de vue commercial, il est extrêmement important que le Canada puisse utiliser ses ententes en matière de services aériens pour favoriser les échanges économiques entre les deux pays. Cela est extrêmement important, compte tenu de la taille du marché, de la place qu'il occupe pour les transporteurs canadiens, et pour la possibilité qu'il offre au Canada de faire du commerce avec son principal partenaire commercial.

[Text]

Like other countries in the world, air traffic services are governed by a regime of government-to-government agreements. It is a very complex regime with probably 2,000 bilateral agreements in the world that govern the transport of air passengers all over the world. Canada has about 60 bilateral agreements that govern the rights we enjoy as far as our ability to move passengers from Canada to other parts of the world. As I mentioned, the agreement we have with the United States is by far our most important agreement.

This complicated regime by which air transport services are governed has been in place since the beginning of civil aviation during the war. There have been tentative discussions internationally that would incline toward a less rigid structure under which air transport services would be provided, but these discussions have only been held sporadically. At the end of the day, they haven't led to a change in the way air transport services are exchanged in the world. We are still governed by this bilateral regime and that is the case for the United States as well.

Canada has tried on several occasions to open up the terms of that bilateral agreement with our colleagues in the United States. The agreement we have in place dates back to 1966 as the base agreement, and then 1976 with the important amendments on the regional and local air services side.

In 1977, 1984, and then again in 1990, important efforts were made to radically restructure the arrangement in the trans-border. All these efforts have been designed to move, over some period of time, to what has been ineptly described as open skies.

I say ineptly because even if we were to have no agreement governing the array of services that would be provided in the trans-border, there would still have to be necessary restrictions on what could be offered and what we could receive. But these restrictions would be dictated by the capacity available: the airport capacity, the tower capacity, and the air navigation services capacity.

It would be wrong to think we will get to a stage where there will be completely open skies, in the sense that anyone could fly wherever he or she wants at any time. We can certainly get to a stage where the restrictions that are in the current air services agreement between the United States and Canada are significantly liberalized. I think that is the objective of the effort that is currently under way.

[Translation]

Au Canada comme dans les autres pays du monde, les services de transport aérien sont régis par une série d'ententes de gouvernement à gouvernement. Il s'agit d'un régime très complexe, dans lequel environ 2 000 ententes bilatérales régissent le transport aérien des voyageurs dans le monde entier. Le Canada a conclu une soixantaine d'ententes bilatérales qui lui permettent de transporter des voyageurs vers d'autres pays du monde. Je le répète, l'entente que nous avons conclue avec les États-Unis est de loin la plus importante.

Ce régime complexe qui s'applique aux services de transport aérien existe depuis les débuts de l'aviation civile, pendant la guerre. Certains entretiens ont eu lieu à l'échelle internationale en vue d'assouplir la réglementation des services de transport aérien, mais aucune négociation continue n'a porté sur cette question. En fin de compte, ces entretiens n'ont pas eu pour effet de modifier les règlements visant les services de transport aérien dans le monde. Nous continuons d'être assujettis à ce régime bilatéral, et il en va de même pour les États-Unis.

Le Canada a essayé à plusieurs reprises de revoir les modalités de l'entente bilatérale conclue avec nos partenaires américains. L'entente en vigueur remonte à 1966, et en 1976 d'importantes modifications y ont été apportées relativement aux services aériens régionaux et locaux.

En 1977, en 1984 et à nouveau en 1990, nous avons pris d'importantes initiatives pour réorganiser fondamentalement les services transfrontaliers. Toutes ces mesures visaient à en arriver, au bout d'un certain temps, à un régime qui a été à tort qualifié de ciels ouverts.

Je dis à tort parce que, même s'il n'y avait plus d'entente régissant la gamme de services assurés sur le marché transfrontalier, il faudrait tout de même fixer certaines limites à ce que nous pourrions offrir et recevoir. Toutefois, ces limites seraient fonction de la capacité disponible: capacité des aéroports, des tours de contrôle et du service de navigation aérienne.

Il serait faux de croire que nous en arriverons un jour au point où la politique des ciels ouverts deviendra réalité, dans la mesure où n'importe qui pourra offrir des vols n'importe où ou n'importe quand. Il est possible qu'un jour ou l'autre les restrictions prévues dans l'actuelle entente de services aériens entre les États-Unis et le Canada soient considérablement assouplies. Je pense que c'est l'objectif des initiatives actuelles.

• 1545

As you probably know, Mr. Young, the Minister of Transport, recently announced that he has appointed a special representative to discuss what basis exists between Canada and the United States for negotiating a more liberal arrangement with the United States. This is not a negotiation. It's very important to underline that. It is an attempt, however, to see whether there's any utility in getting ourselves once again into a negotiation.

From our point of view, if there's no reasonable chance of success, then there is no use in getting public expectations up and allocating a whole pile of resources to engage in what are complicated negotiations. We've had three tries at that, and

Comme vous le savez sans doute, le ministre des Transports, M. Young, a annoncé dernièrement qu'il a chargé un représentant spécial d'étudier la question en vue d'établir s'il existe des bases éventuelles de négociation d'une entente plus libérale entre le Canada et les États-Unis. Il ne s'agit pas d'une négociation, et il importe de bien le souligner. Cette initiative vise toutefois à établir s'il est opportun de nous lancer encore une fois dans une série de négociations.

À notre avis, si nous n'avons aucune chance raisonnable de succès, il est inutile de faire naître de nouvelles attentes parmi le public et de dépenser des sommes considérables pour se lancer dans des négociations assez complexes. Nous avons déjà

[Texte]

before we make a decision that we're going to have another go at it, the minister has asked Mr. Geoff Elliot, as his personal representative, to be available to discuss with Mr. Kaplan, the personal representative of the U.S. Secretary of Transport, Mr. Pena, whether or not there's any basis for going forward.

The reality is that there are certain constraints on both sides of the border. That having been said, there's lots of opportunity as well, and in fact the time might be more propitious now than it ever has been to think in terms of a successful conclusion of a more liberalized arrangement.

We've learned from the history of these negotiations that the time is very important. In the past, we have tried to think in terms of more liberalized arrangements, when our objective was pretty uniform and was not clouded by a multiplicity of objectives.

As you know very well, Mr. Keyes and other members of your committee, we had the pleasure of briefing you and certainly other members of your committee on different occasions in the past on the financial state of Canada's airline industry and the airline industry worldwide.

The last time we were in earnest in seeking a more liberalized arrangement with the United States, the industry on both sides of the border was very much distracted by its financial future. After the terrible financial performance of the airline industry worldwide in 1991, in 1994 there is a modest degree of hope, and there's room for a modest degree of hope, that the airline industry is going to get itself on a stronger financial footing in the future. Things are slowly starting to pick up. I wouldn't want to overstate that, because what we really have in 1994 is just a modest degree of breathing room for our industry and, I would submit, for the industry in most other countries.

That having been said, because the time is a little bit more propitious—the carriers are not distracted by their financial future—the clouding of objectives that I think in the past has always been part of the backdrop of our negotiations with the United States is not as prominent now as it was. So there's some room for hope that we might be able to liberalize our arrangements with the United States.

If we could, if Mr. Elliot ends up advising the minister that he believes there is a basis for going forward, and if those negotiations are ultimately successful, then there is no doubt in our mind that a successful negotiation would mean gains for Canada and the United States.

First, for Canadian consumers, we think there are real opportunities in Canada for more direct links between points in the United States and points in Canada, and that would be of benefit for people who are increasingly called upon or want to travel over the border.

[Traduction]

fait trois essais dans ce sens, et avant de décider de faire une nouvelle tentative le ministre a demandé à M. Geoff Elliot, qu'il a désigné comme son représentant personnel, d'entamer des pourparlers avec M. Kaplan, représentant personnel du secrétaire américain aux Transports, M. Pena, pour voir s'il y a lieu d'aller de l'avant.

En réalité, certaines limites existent des deux côtés de la frontière. Cela dit, il existe également une foule de possibilités, et en fait le moment est peut-être plus propice que jamais d'espérer en arriver à la conclusion d'une entente plus libérale entre nos deux pays.

Dans ce genre de négociations, l'expérience a prouvé que le choix du moment est d'une importance cruciale. Par le passé, nous avons essayé d'envisager des ententes plus libéralisées, à une époque où nous poursuivions le même objectif sans nous laisser distraire par une foule d'autres considérations.

Comme vous le savez très bien, monsieur Keyes et mesdames et messieurs les membres du comité, nous avons eu le plaisir par le passé de vous informer à diverses reprises, ainsi que d'autres de vos collègues, sur la situation financière de l'industrie aérienne canadienne et internationale.

La dernière fois que nous avons sincèrement cherché à conclure une entente plus libéralisée avec les États-Unis, l'industrie aérienne des deux côtés de la frontière était très préoccupée par son avenir financier. Après le fiasco financier qu'a connu l'industrie aérienne mondiale en 1991, nous avons en 1994 quelques faibles raisons d'espérer, et ce, à juste titre, de voir l'industrie aérienne reprendre du poil de la bête. On assiste à une lente reprise des activités. Je ne voudrais pas exagérer cette reprise, car en 1994 on ne peut guère parler de plus qu'un léger répit pour notre industrie aérienne et pour celle de la plupart des autres pays, à mon avis.

Cela dit, étant donné que le moment est peut-être un peu plus propice—les compagnies aériennes ne sont plus obnubilées par leur avenir financier—nos objectifs sont plus clairs aujourd'hui qu'ils ne l'étaient par le passé dans le cadre de nos négociations avec les États-Unis. Nous avons donc des raisons d'espérer pouvoir libéraliser nos ententes aériennes avec ce pays.

Si nous parvenons, si M. Elliot, à la fin de ses discussions, recommande au ministre d'entamer des négociations, et si ces dernières sont couronnées de succès, alors nous sommes convaincus que cela se révélera avantageux tant pour le Canada que pour les États-Unis.

Tout d'abord, pour les consommateurs canadiens, nous estimons qu'il existe de véritables possibilités d'assurer des liaisons plus directes entre les villes américaines et les villes au Canada, ce qui sera très avantageux pour les gens qui sont de plus en plus appelés à se rendre au sud de la frontière, que ce soit pour affaires ou autres raisons.

[Text]

[Translation]

• 1550

Secondly, with respect to airport communities, as airports more and more become seen as commercial undertakings, it's very important for commercial undertakings to know that they have the wherewithal to attract the traffic that is essential to their commercial future. If we were successful in expanding the links between Canada and the United States, I think that would be of benefit to the Canadian airport communities.

Finally, regarding our air carriers, if there is more opportunity in this large Canada-U.S. market for growth, under the right circumstances our carriers will benefit from that increased opportunity, and it should mean a positive addition to their bottom lines.

If we can get to an agreement, we see that there will be potential gains on both sides of the border. We have some room to be optimistic now that the time may be more propitious than it has been, although it is very important not to overstate it and to lead people into having expectations that are not going to be fulfilled.

I would not like to leave the committee with the view that it is ever easy to negotiate one of these agreements. There are big stakes on both sides. I'm daunted by the failures of the past. Hardworking, earnest, smart people have tried this before and it hasn't worked.

I would therefore like to conclude my opening statements by leaving you with those three messages. The opportunities are there, but it's important not to have expectations that are unrealistic.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Ms Greene. We can turn now to our committee members for questions.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): On a point of order, Mr. Chairman. I am obviously out of focus here. We have this committee studying the possibility of what is referred to as "open skies" and the opening of bilateral arrangements with the United States so that we can get into their market and they can get into ours. We did that two or three years ago, rather exhaustively. Now we have Young appointing a guy by the name of Elliot, who is doing the same thing.

The Chairman: Well, he's not actually negotiating.

Mr. Comuzzi: Well, no, but he's studying—

The Chairman: It's the potential of negotiations.

Mr. Comuzzi: —the possibility of it. Elliot is looking at the possibility of it. Where the hell are we going? Are we duplicating?

The Chairman: That's a good question. You might want to ask it of our witness when it comes to your turn.

Mr. Comuzzi: What's the role of the committee? Let's focus before we get one step further.

The Chairman: We'll get to your turn, Joe, and then you can ask your question. That's a very good question. You can put it to the witness. First, unfortunately, we have to start with the opposition.

En second lieu, pour ce qui est des villes aéroportuaires, puisque les aéroports sont de plus en plus considérés comme des entreprises commerciales, il est très important que ces dernières sachent qu'elles ont les coudées franches pour attirer le trafic essentiel à leur viabilité commerciale. Si nous réussissons à accroître les liaisons entre le Canada et les États-Unis, les villes canadiennes dotées d'un aéroport auront tout à y gagner.

Enfin, en ce qui concerne nos compagnies aériennes, si ce vaste marché canado-américain offre de nouvelles possibilités de croissance et si les circonstances s'y prêtent, elles profiteront de ces nouvelles possibilités, ce qui se soldera par une augmentation de leurs chiffres d'affaires.

Si nous en arrivons à une entente avec les États-Unis, nous pensons qu'il en découlera des gains des deux côtés de la frontière. Nous avons tout lieu d'être optimistes, car le moment est sans doute plus propice que jamais, même s'il importe de ne pas se faire trop d'illusions au départ, de peur d'être déçus.

Je ne voudrais pas donner au comité l'impression qu'il est toujours facile de négocier l'une de ces ententes. Les enjeux sont énormes de part et d'autre. Les échecs du passé me découragent. Malgré leur assiduité, leur honnêteté et leur intelligence, d'autres avant nous ont déjà essayé en vain d'atteindre cet objectif.

Je voudrais conclure mes remarques préliminaires sur ces trois messages. Les possibilités existent, mais il importe de ne pas avoir d'attentes impossibles à réaliser.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Greene. Nous passons maintenant aux questions des membres du comité.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je m'y perds manifestement. Notre comité étudie la possibilité d'adopter ce que l'on appelle les «ciels ouverts» et la conclusion d'ententes bilatérales avec les États-Unis qui nous permettront d'accéder à leur marché, et vice versa. On a déjà fait tout le tour de la question il y a deux ou trois ans. Et voici qu'aujourd'hui M. Young charge un dénommé Elliot de faire exactement la même chose.

Le président: En fait, cette personne ne va pas vraiment négocier.

M. Comuzzi: Non, peut-être, mais il étudie. . .

Le président: La possibilité d'entamer des négociations.

M. Comuzzi: . . .cette possibilité. Elliot envisage la possibilité de négocier. Où s'en va-t-on, par tous les dieux? Sommes-nous en train de faire la même chose?

Le président: C'est une bonne question. Vous la poserez à nos témoins lorsque votre tour viendra.

M. Comuzzi: Quel est le rôle de notre comité? Essayons d'y voir clair avant d'aller plus loin.

Le président: Votre tour viendra, Joe, et vous pourrez poser votre question, qui est d'ailleurs excellente. Vous pourrez la poser aux témoins. Tout d'abord, je regrette, mais nous devons donner la parole aux députés de l'opposition.

[Texte]

Mr. Comuzzi: No, that's a point of order, and I am sure they will —

The Chairman: Well, your chair doesn't recognize it as a point of order, unfortunately, so we're going to proceed in the usual fashion.

Mr. Comuzzi: I'm sorry, I did address it as a point of order, Mr. Chairman, just to find out where we are going.

The Chairman: Unfortunately, on this one you lose, Joe.

We'll start with ten-minute rounds with each of the opposition parties. Then it will be us, after which we will move into five-minute rounds.

Mr. Guimond, you're first.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci monsieur le président. Il y a déjà quelques années, alors que le Canada avait conclu un accord de libre-échange avec le Mexique, en plus des Américains, cela a donné lieu à ce que nous avons appelé en français l'ALÉNA et ce que vous avez appelé en anglais, NAFTA.

J'avais discuté avec un professeur en économie de l'Université du Québec à Chicoutimi, ma région d'origine, qui m'avait fait le commentaire suivant: «Les Américains ne signent jamais un accord ou une entente quelconque alors qu'ils sont assurés d'aller chercher le gros bout du bâton».

• 1555

Madame Greene, je voudrais vous poser une question. Est-ce que vous êtes d'avis, honnêtement, que le Canada a quelque chose à gagner en faisant une politique de type *open sky* avec les Américains?

Mme Greene: Monsieur Guimond, si vous permettez, je vais vous répondre en anglais parce que je le parle plus couramment, d'accord?

I would say yes, there can be gains for Canada as well as the United States under the right circumstances. There is no question that if you move in any area of economic activity from one set of rules to a new set of rules, a necessary period of adjustment may be required.

Secondly, I think it's very important to understand the structural advantages and disadvantages that might exist on both sides of the border, and to therefore have a configuration of the agreement to take those into account as much as possible.

In those two circumstances I think there can be gains for Canada as well as the United States. It is true that this is perhaps one of the more mature air markets in the world. That being said, there's still a lot of growth we can forecast in that market over the next 10 years or so, particularly as the economies of the whole continent become more enmeshed. As that growth takes off, if Canada gets even its current share of that growth we will have done better.

From my vantage point, I would say there are potential gains for both sides, not just the United States. While I would not presume to speak for Mr. Young, I don't think he'd enter into an agreement unless he were certain there were gains for Canada, Canadian consumers and the Canadian air industry. I think those gains are potentially there.

[Traduction]

M. Comuzzi: Non, il s'agissait d'un rappel au Règlement, et je suis sûr qu'ils. . .

Le président: Eh bien, votre président n'accepte pas votre rappel au Règlement, malheureusement. Nous allons donc procéder de la façon habituelle.

M. Comuzzi: Je regrette, je suis intervenu en invoquant le Règlement, monsieur le président, pour essayer de voir où nous allons.

Le président: Malheureusement, vous ne pouvez pas toujours gagner, Joe.

Nous commencerons par des tours de 10 minutes et avec les deux partis d'opposition. Ensuite les députés du Parti libéral auront la parole, après quoi nous passerons à des tours de cinq minutes chacun.

Monsieur Guimond, à vous l'honneur.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman. A few years ago, Canada concluded a free trade agreement with Mexico, as well as with the United States, which was called NAFTA in English, or ALÉNA in French.

I have then discussed with an economics professor of the Université du Québec à Chicoutimi, my home region, who made the following comment: "The Americans never sign any accord or agreement if they are not assured that they will get the best part of it."

Ms Greene, I have a question for you. Do you really believe that Canada will gain anything from the implementation of an open skies policy with the U.S.?

Ms Greene: Mr. Guimond, if you allow me, I will answer in English because I am more fluent in that language. Okay?

Je dirais que oui, le Canada aura quelque chose à gagner, au même titre que les États-Unis, si les circonstances s'y prêtent. Il est évident que, quel que soit le secteur d'activité économique, tout changement au niveau de la réglementation exige une période d'adaptation.

En second lieu, il importe de bien comprendre les avantages et inconvénients structurels susceptibles d'exister des deux côtés de la frontière, et donc d'en arriver à un accord qui tienne compte de ces facteurs dans la mesure du possible.

Si ces deux circonstances sont réunies, je pense que le Canada a quelque chose à y gagner autant que les États-Unis. C'est un fait qu'il s'agit peut-être de l'un des marchés du transport aérien les plus développés du monde. Cela dit, ce marché offrira encore des possibilités d'expansion au cours des 10 prochaines années, surtout au fur et à mesure que les économies de nos deux pays vont devenir étroitement liées. Lorsque cette expansion va se produire, même si nous n'obtenons que notre part actuelle de cette croissance, le Canada y gagnera.

Fort de mon expérience, je dirais que les deux pays ont quelque chose à gagner, et pas simplement les États-Unis. Loin de moi l'idée de parler au nom de M. Young, mais je ne pense pas qu'il conclurait un accord à moins d'être convaincu que le Canada, les consommateurs canadiens et notre industrie aérienne y gagneront quelque chose. Je pense que nous avons quelque chose à y gagner.

[Text]

[Translation]

M. Guimond: Madame Greene, est-ce que vous n'appliquez pas le même genre de réponse pour le marché des passagers, du cargo et du *charter*? Par passagers, j'entends les passagers d'affaires, par analogie avec les vols nolisés. Est-ce que vous faites le même genre de réponse dans les trois grands secteurs que je vous ai énumérés?

Ms Greene: No, I wouldn't. I think the market is segmented in exactly the way you identify, Mr. Guimond. I think the potential gains, or the way in which the market would evolve, would be different for each segment of the market.

For example, we can anticipate that the schedule traffic market, which is in revenue terms far and away the largest share of the market, will continue to grow. In fact, that pace of growth may accelerate. If Canada therefore gets its current share of that growth, on a revenue basis we will have done well. In terms of consumers' and other types of travellers' access to the United States, we will have done well.

On the charter side, there is a slight revenue imbalance in Canada's favour right now. It is very hard to see exactly how that market is going to evolve, but if I were put on the spot—which I am—to give you my best guess, my own view is that we'll probably keep our current favoured position in the charter market simply because of where the sun destinations are located and the greater severity of winter for a larger proportion of our population. So I think we'll probably keep that slightly favoured position.

Mr. Guimond: Ms Greene, do you not use the same kind of answer for the passenger, cargo and charter markets? When I say passenger markets, I mean business travellers, in comparison with chartered flights. Would your answer be the same for those three major sectors I have just mentioned?

Mme Greene: Non. Le marché est fragmenté exactement comme vous venez de le dire, monsieur Guimond. Les avantages à en retirer, ou la façon dont le marché évoluera, seront différents selon les secteurs.

Par exemple, nous pouvons escompter que les vols réguliers, qui, sur le plan des recettes, constituent de loin la plus grosse part du marché, vont continuer d'augmenter. En fait, ce rythme de croissance va peut-être même s'accélérer. Si le Canada n'obtient ne serait-ce que sa part actuelle de cette croissance, nous nous en tirerons bien du point de vue recettes. En ce qui concerne l'accès des consommateurs et des autres catégories de voyageurs aux États-Unis, nous nous en serons bien tirés.

Quant aux vols nolisés, il existe actuellement sur le plan des recettes un léger déséquilibre en faveur des transporteurs canadiens. Il est très difficile d'imaginer comment ce marché va évoluer, mais si on me demandait à brûle-pourpoint de donner mon avis—ce qui est le cas d'ailleurs—je dirais que nous allons sans doute conserver notre position avantageuse sur le marché des vols nolisés, ne serait-ce qu'en raison de l'emplacement des destinations soleil et de l'extrême rudesse des hivers canadiens. C'est pourquoi je pense que nous conserverons cet avantage relatif.

• 1600

It's not as clear on the cargo side. Right now, the way that market is structured, U.S. cargo enterprises make use of smaller Canadian operators to fly the Canadian leg of their cargo operations. I'm not sure the industry would continue to be structured that way. There may be more cargo operators in the United States who would find it of greater economic value to fly the whole route themselves, so that's a guess.

Even with that taken into account, we think the overall gains are net positive for Canada under the right circumstances, as I mentioned at the outset—not under any circumstances, but under the right circumstances.

M. Guimond: Madame Greene, en ce qui concerne le marché des vols nolisés, je vous dirais que je suis informé par des représentants de l'industrie du vol nolisé, et je peux vous dire que deux des trois plus grosses compagnies de vol nolisé au Canada sont québécoises: Air Transat, Canada 3000, et Royal Air. Les représentants de chacune de ces compagnies me disent que si on conclut l'accord *Open Sky*, c'est la fin de ces compagnies et, qu'en tout cas, ils auront de sérieuses difficultés pour survivre. Vous avez mentionné le sud, et sans avoir besoin de faire de grandes démonstrations, ni d'être géographe ou météorologue, tout le monde sait qu'il fait plus chaud en Floride. C'est probablement pour ça que l'armée tient à son

Pour ce qui est du fret aérien, les choses ne sont pas aussi claires. À l'heure actuelle, de la façon dont le marché est organisé, les entreprises de transport de marchandises américaines recourent aux petites compagnies canadiennes pour acheminer leurs marchandises sur leur crochet canadien. Je ne sais pas si l'industrie continuera à être structurée de cette façon. Il est possible qu'un plus grand nombre d'exploitants américains jugent plus rentable d'effectuer toute la route eux-mêmes, et on ne peut donc que faire une hypothèse.

Même si l'on tient compte de ce facteur, nous estimons que dans l'ensemble le Canada aura tout à gagner d'une telle entente, si les circonstances s'y prêtent, comme je l'ai dit au début—pas dans n'importe quelles circonstances, mais si les circonstances s'y prêtent.

Mr. Guimond: Ms Greene, in terms of the chartered flights market, I want to say that I get my information from representatives of the charter industry and I remind you that two of the three largest charter companies in Canada are from Quebec: they are Air Transat, Canada 3000 and Royal Air. According to the officials of each of these airlines, if we enter into an open skies agreement, they will go bankrupt and at any rate they will have serious problems to stay afloat. You mentioned south destinations, and it does not take big demonstrations or one does not need to be a geography or weather expert to know that the weather is much milder in Florida. That probably explains why the armed forces insist upon

[Texte]

exercice en Floride qui nous coûte 12 millions. Mais si on sait qu'il fait plus chaud dans le sud, on sait aussi que le nolisé ne fait pas uniquement des destinations vers le sud. Le nolisé vers l'Europe est aussi en très, très forte progression.

Donc, ai-je raison de dire que nos trois principales compagnies de *charter* canadiennes peuvent être affectées très négativement par l'entrée en vigueur d'*open skies*? Est-ce que je fais la chasse aux sorcières?

Ms Greene: I don't think any question as germane as that would ever be characterized as a witch hunt. I think you raise a legitimate concern.

My personal view is that while a liberal arrangement with the United States would probably mean that U.S. carriers would be able to offer, on a scheduled basis, what is now provided on a charter basis, our charter carriers would still be in a very good position for two reasons.

First, the cost structure of our charter operations is very favourable relative to most scheduled carriers. It is not just a little bit better; it is much better.

Second, given the nature of the traffic flows, we're still going to have a comparative advantage relative to U.S. carriers, or even our two big ones trying to offer a scheduled service alternative.

Third, as part of a more liberalized arrangement, the modest restrictions that now exist for charter carriers would also be relaxed.

For those three reasons I am not as concerned as your question would indicate about the future of our charter operations. Everything, of course, is under the rubric of "under the right circumstances". You have to get the right deal.

M. Guimond: Juste avant que le boeuf avale la grenouille, madame Greene, est-ce que votre ministère pourrait nous fournir, pour qu'on puisse évaluer la grosseur du boeuf, la liste des transporteurs américains, leur flotte, le nombre de passagers transportés, le taux moyen de charge pour certaines destinations, et qu'on puisse mettre ça en parallèle avec les données des transporteurs *charter* canadiens?

Ms Greene: No problem.

M. Guimond: Merci.

[Traduction]

doing their training in Florida at a cost of \$12 million. But even though it is known that the weather is much better in the south, it is also known that charter companies do not only offer flights towards south destinations. Chartered flights to Europe are also growing rapidly.

Therefore, am I right to say that our three major Canadian charter companies could be very adversely affected by the implementation of an open skies policy? Or am I doing some kind of witch hunting?

Mme Greene: Je ne pense pas qu'une question aussi pertinente puisse jamais être assimilée à une chasse aux sorcières. Je pense que le problème que vous soulevez est tout à fait justifié.

À mon avis, une entente plus libérale avec les États-Unis permettrait vraisemblablement aux compagnies aériennes américaines d'offrir des vols réguliers sur les lignes actuellement desservies par des vols nolisés; toutefois, nos compagnies de vols nolisés conserveraient leur excellente position, et ce, pour trois raisons.

Tout d'abord, la structure de coûts de nos compagnies de vols nolisés est très favorable par rapport à la plupart des compagnies régulières. Il y a entre les deux une différence énorme.

En second lieu, étant donné la nature des mouvements aériens, nous continuerons de jouir d'un avantage comparatif par rapport aux compagnies américaines, ou même si nos deux principales compagnies aériennes décident d'offrir de leur côté des services réguliers.

Troisièmement, dans le cadre d'un marché plus libéralisé, les quelques restrictions qui visent actuellement les compagnies de vols nolisés seraient également assouplies.

Pour les trois raisons que je viens de mentionner, l'avenir de nos compagnies de vols nolisés ne m'inquiète pas autant que vous. Bien sûr, tout cela reste fonction de l'existence de circonstances favorables. Il faut conclure un accord idéal.

Mr. Guimond: Just before the beef swallows the frog, Ms Greene, could your department provide us, so that we may assess the size of the beef, with a list of American carriers, their fleets, the number of passengers moved, the average load factor on specified routes, so that we can draw some comparison with the figures of Canadian charter companies?

Mme Greene: Bien volontiers.

Mr. Guimond: Thank you.

• 1605

The Chairman: Ms Greene, you can provide that to the clerk and we'll distribute it to all members.

Before we go to Mr. Gouk I want to welcome our newest representative to the transport committee. Daphne Jennings, welcome, and we hope to hear some good questions from you at this committee.

Mrs. Jennings (Mission—Coquitlam): Thank you.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): First, you obviously have a very expansive vocabulary, as witnessed by your use of words I've never heard before, never mind understanding what they mean. That is no problem, except you have one word

Le président: Madame Greene, si vous voulez bien remettre le document à la greffière, elle veillera à le distribuer à tous les membres du comité.

Avant de donner la parole à M. Gouk, permettez-moi de souhaiter la bienvenue au tout nouveau membre du Comité des transports, Mme Daphne Jennings. Je compte bien que vous poserez ici des questions incisives.

Mme Jennings (Mission—Coquitlam): Merci.

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Tout d'abord, je dirai que vous avez un vocabulaire très riche, à en juger par le nombre de mots que vous avez employés que je n'ai jamais entendus et que j'ai encore moins compris. Cela ne me dérange

[Text]

in there that is like fingernails on a blackboard—you continually mention “liberalizing” these policies. To those of us sitting on this side that is sometimes hard to take, so if you could occasionally “reform” the system instead of “liberalizing” it, I’d be much more comfortable.

The Chairman: We can qualify that with small “l” versus small “r”.

Mr. Gouk: No comment.

One of the things that concerns me is that if we don’t set this up right, their is risk to some of the low-profit routes within Canada. We’ve seen this in utilities, for example, where basic household telephone service is subsidized by charging more for long distance service. If we start having incredible competition coming in from the United States, that may put a lot of Canadian low-profit feeder routes at risk. How much is a Canadian airline going to be willing to cut in order to feed a major Canadian hub that picks up the traffic by the United States? Is this one of the considerations that we are watching in this?

Ms Greene: It hasn’t been one of the considerations in the way that you suggest, but we have tried to anticipate which routes would be flown by whom. The Canadian carriers do not feel that the level of cross-subsidy in the routes they now fly—and possibly not even in the trans-border routes—is an issue for them. They’re not thinking of flying fewer routes in the trans-border, they’re thinking in terms of flying more routes.

It may be, however, that some of the routes will be flown in a different way with different equipment that is of a size more amenable to the real size of the market, and we’re going to start to see that even if we don’t reform the agreement.

Mr. Gouk: One for our side, guys.

Ms Greene: So that’s not a top priority for them right now.

Mr. Gouk: In the general explanations that we have had on this, it was raised that one possible agreements would be where an American carrier could fly into Toronto, for example, and from there go to yet another point within Canada. Is that under consideration at all?

Ms Greene: No, that would be called cabotage. Under the current framework in which the negotiations took place, cabotage was not part of the piece.

Mr. Gouk: Good, I’m glad to hear that.

I perceive a distinct advantage to the United States in several areas, one of them being the current trans-border agreement. I forget all the parameters, but it applies to cities of half a million our side and a million on their side, less than 60 passengers and so on. Most of Canada is within striking distance of the border, but a major part of the United States market isn’t. They can bring them to an applicable city from a city farther away than covered in that agreement, and then reach virtually any location within Canada, albeit in a small aircraft.

[Translation]

pas, sauf un, qui me fait l’effet d’un crissement de craie sur une ardoise. En effet, vous parlez continuellement de «libéralisation» des politiques. De ce côté-ci de la table, c’est difficile à supporter. Je me sentirais beaucoup plus à l’aise si à l’occasion vous parliez plutôt de la «réforme» plutôt de la «libéralisation» des politiques.

Le président: Évidemment, ces mots sont pris dans leur sens courant.

M. Gouk: Sans commentaire.

Ce qui m’inquiète, c’est que si l’on ne fait pas bien les choses, certaines routes canadiennes risquent de devenir peu lucratives. Le phénomène s’est produit dans les services publics par exemple dans le cas du service téléphonique domestique, qui est financé par des tarifs excessifs pour le service interurbain. S’il faut soutenir la concurrence féroce des États-Unis, beaucoup de lignes d’apport canadiennes peu rentables seront menacées. Quelles réductions acceptera une compagnie aérienne canadienne pour pouvoir alimenter une grande plaque tournante canadienne qui reçoit des voyageurs venant des États-Unis? Est-ce qu’on s’occupe de ce phénomène?

Mme Greene: Pas de la façon dont vous le décrivez, mais nous avons essayé de prévoir quelle compagnie allait exploiter telle ou telle liaison. Les transporteurs canadiens n’estiment pas que le degré d’interfinancement entre les différentes liaisons qu’ils exploitent—et peut-être pas non plus pour les liaisons transfrontalières—représente un problème. Ils n’envisagent pas d’offrir moins de liaisons transfrontalières; c’est le contraire.

Il se peut, par contre, que certaines liaisons soient assurées par des appareils différents, d’une taille plus proche de celle du marché réel, ce qui se produira de toute façon même si l’on ne réforme pas l’accord.

M. Gouk: Cela, c’était pour vous.

Mme Greene: Ce n’est donc pas une grande priorité pour eux actuellement.

M. Gouk: On nous a donné des explications de nature générale et on nous a dit qu’une possibilité, ce serait qu’un transporteur américain puisse rejoindre Toronto, par exemple, et de là une autre destination au Canada. Est-ce une possibilité?

Mme Greene: Non, ce serait ce que l’on appelle du cabotage. Le cabotage ne fait pas partie du cadre actuel des négociations.

M. Gouk: Très bien, je suis heureux de l’entendre.

Il me semble que sous bien des rapports les États-Unis sont avantagés. Je pense à l’actuel accord transfrontalier. Je ne me souviens pas de tous les critères, mais celui-ci s’applique aux villes d’un demi-million d’habitants ici et d’un million d’habitants chez eux, pour des vols de moins de 60 passagers. La plus grande partie du Canada est à distance de vol de la frontière, ce qui n’est pas le cas pour le marché américain. Les Américains peuvent amener les voyageurs dans une ville visée par l’accord, à partir d’une autre qui ne l’est pas, et de là rejoindre presque toutes les destinations canadiennes, pourvu que ce soit dans un petit appareil.

[Texte]

Ms Greene: That is one of the problems with the current arrangement. As you point out, the current arrangement is really made up of two agreements—the base agreement and the significant modification to the base agreement, the regional and local air services agreement, which was made in 1976.

[Traduction]

Mme Greene: C'est l'un des problèmes que présente l'accord actuel. Comme vous l'avez dit, l'accord actuel se compose de deux accords: l'accord de base et la modification importante de cet accord, à savoir l'Accord sur les services aériens régionaux, locaux et de navette, conclu en 1976.

• 1610

Because of the way in which it evolved, that regional and local air services agreement was a kind of derogation from the base agreement. It attempted to link up smaller cities directly with smaller equipment and with other kinds of capacity constraints. It attempted also to make use of airports that were not the primary service airports in the catchment area in which the city was situated. I think what we would like to do under a new arrangement, as much as possible, is roll up the advantages—and there are real advantages—for service for Canada under the regional and local air services agreement.

So your question points to one of the structural advantages the United States has, and that is its hub configuration for airports. We don't have that advantage. We don't have catchment areas of the size the U.S. has. It is true that if you can make it to a U.S. hub, the ability of a U.S. carrier to take you to many points beyond that hub is very great. But we think in a new reformed environment we would be able to roll up the advantages of the current agreement, the current regional and local air services agreement, in a much wider access agreement, which would eventually lead to virtually no restriction, if we were very successful.

Mr. Gouk: One of the things I perceive is that there are certain other places where the Americans have a tremendous advantage over us. One of them is pre-clearance of customs arrangements. It's suggested that if traffic volume builds, this is in fact going to become a problem for us. It provides a tremendous advantage for the American carriers that we don't have.

Likewise with the concept of slots and gates from the busy American airports. If we open the skies and say you can go anywhere, we can go anywhere, except they can get a good slot and gate. . . In fact, only one airport even has slots in Canada right now. But in any case, they can get these slots and gates, whereas we can't in most of the airports we would like to get to. Likewise this arrangement with customs, where they don't provide the same benefits we're providing and allowing them to take advantage of.

Is there a possibility or a consideration in the negotiations such that we can say this has to be balanced; you get the land here and you get a slot, or two slots or three, when we get the equivalent benefits on the other side?

And likewise with customs. If we're saying we're facing new constraints in trying to provide more facilities and they are not providing them reciprocally, could we cut it off, or even reverse it, and say if we have only certain resources, we're going to use them on ours, until such time as you start introducing them on your side and giving us equal advantage, and then we'll bring them up together?

À cause de la façon dont il a vu le jour, l'accord sur les services aériens régionaux et locaux déroge plus ou moins à l'accord initial. Son objectif était de relier directement des villes plus petites au moyen d'appareils plus petits et avec d'autres contraintes relatives au nombre de passagers. On essayait aussi d'utiliser des aéroports qui n'étaient pas les aéroports principaux dans la zone d'attraction de la ville en question. Dans un nouvel accord, dans la mesure du possible, nous voudrions incorporer les avantages—et il y en a—du service pour le Canada à l'accord sur les services aériens régionaux et locaux.

Votre question soulève l'un des avantages structurels dont bénéficient les États-Unis, c'est-à-dire la configuration en étoile des aéroports. Nous ne jouissons pas de cet avantage. Nous n'avons pas de zones d'attraction aussi importantes que celles des États-Unis. Il est vrai également que si l'on peut rejoindre une plaque tournante américaine, le transporteur américain est capable de vous emmener à de très nombreuses destinations. Mais nous pensons que dans un cadre réformé, il serait possible d'incorporer les avantages de l'accord actuel, celui sur les services aériens régionaux et locaux, à un accord de portée beaucoup plus vaste, qui supprimerait à toutes fins utiles les restrictions, si nous réussissons.

M. Gouk: Pour moi, il y a d'autres domaines où les Américains ont de sérieux avantages sur nous. Je pense au pré-dédouanement. On a dit que si le trafic augmente, cela va nous causer des problèmes. C'est un immense avantage que les transporteurs canadiens n'ont pas.

Il en va de même pour les créneaux et les points d'entrée dans les aéroports américains très fréquentés. Si nous adoptons le principe des ciels ouverts et disons que l'on peut aller partout, je veux bien, sauf qu'ils peuvent obtenir un bon créneau et un bon point d'entrée et de sortie. . . De toute façon, il n'y a qu'un seul aéroport canadien qui aujourd'hui des créneaux. Quoi qu'il en soit, ils peuvent obtenir ces créneaux et ces points d'entrée, alors que ce n'est pas le cas pour nous dans la plupart des aéroports qui nous intéressent. Il en va de même aussi pour le pré-dédouanement; ils ne nous offrent pas les mêmes avantages.

Est-il possible dans les négociations de chercher un équilibre? Ainsi, en échange d'un droit d'atterrissage et d'un créneau, ou deux ou trois, on obtiendrait l'équivalent de l'autre côté.

Même chose pour la douane. S'il est plus difficile pour nous d'offrir plus d'installations sans qu'on nous en offre autant, on pourrait peut-être réduire le service, ou même le supprimer, en raison du manque de moyens. Nous allons consacrer nos ressources à nos installations jusqu'à ce que vous nous offriez la pareille, après quoi nous rehausserons tous les deux le service.

[Text]

It always seems as if we're begging. We go home with our hat in our hand, saying please, and they just give us what they feel like.

Ms Greene: Mr. Gouk, I wouldn't want to negotiate the agreement. I don't know what's going to be possible yet.

Mr. Gouk: I'm just asking whether that is being looked at.

Ms Greene: Absolutely. The points you have raised—slots, pre-clearance, the structural advantages that might exist in their market relative to our market—all those factors have been and will be considered in any negotiations. But how it might actually come out, and whether it might actually come out, really remain to be seen.

Mr. Gouk: The only other thing I'm curious about, at least at this time, is as these negotiations progress, and if there is some potential for signing something, what exactly is the format? Is this being decided by government negotiators? At what point, when it looks like something is good, does it come back, for example, to either the House or this committee, to the airlines, to the different players involved, before some commitment is made by the negotiators?

Ms Greene: The normal process is the following. The government negotiators are given a fairly broad mandate. In any negotiation there is thrust and parry, obviously, and you want to give your negotiators a reasonable chance of being able to conclude an agreement. But they are given a broad mandate by the government. The minister responsible, in this case Mr. Young, and for some aspects of the agreement, his colleague Mr. Ouellet, are kept apprised of every round of negotiations so they're able to give instructions and direction during the course of the negotiation.

• 1615

Once the negotiators feel they are within striking distance of achieving an agreement within their mandate, the negotiators will usually recommend to the ministers responsible that an agreement along the lines they have carved out be accepted. The minister, if he agrees, will take that recommendation and give instructions to the negotiators to conclude an agreement on that basis. Then he would inform his colleagues at cabinet and presumably this committee as well. That's the normal process.

Mr. Gouk: So it's conceivably possible that an agreement the airlines may not be particularly happy with could actually be signed?

Ms Greene: Yes, it's possible that there would be aspects of an agreement airlines wouldn't be happy with.

Mr. Gouk: Okay, thank you.

The Chairman: I just want to dovetail and supplement my colleague's remarks on the idea and on your remark, Ms Greene, that smart people have tried this before. Aren't we playing a whole new ball game here now? You're talking about negotiating bilaterally with the U.S., but if it's the minister's intention to implement the national airports policy to its full extent, we will no longer have control to negotiate with anything, because it's really the local CAAs and LAAs that are going to have to respond to that opportunity.

Mr. Comuzzi: I don't think that's correct.

The Chairman: —and can further complicate the matter.

[Translation]

On a toujours l'air de quémander. Nous négocions en mendiant, et ils nous font l'aumône.

Mme Greene: Monsieur Gouk, je ne voudrais pas négocier l'accord. J'ignore encore ce qu'il sera possible de faire.

M. Gouk: Je demande seulement si on a étudié ces choses.

Mme Greene: Oui. Les questions que vous avez soulevées—les créneaux, le pré-dédouanement, les avantages structurels de leur marché par rapport au nôtre—tous ces facteurs font partie de la négociation et continueront d'en faire partie. Quelle forme cela prendra, cela reste à voir.

M. Gouk: La seule autre chose que je veux savoir à ce stade-ci, en tout cas, c'est la forme que pourra prendre l'accord s'il y en a un. À quel moment, s'il y a quelque chose, cela reviendra-t-il à la Chambre ou au comité, aux compagnies aériennes, aux différents intervenants, avant que les négociateurs ne prennent des engagements?

Mme Greene: Voici comment l'on procède normalement. Les négociateurs du gouvernement reçoivent un mandat assez vaste. Toute négociation est une série d'attaques et de contre-attaques. On donne à ses négociateurs une chance raisonnable de conclure un accord. Mais le gouvernement leur donne les coudées franches. Le ministre responsable, dans ce cas-ci M. Young, et pour certains aspects de l'accord, son collègue, M. Ouellet, sont tenus informés de toutes les rondes de négociation et peuvent donc donner des instructions.

Lorsque les négociateurs estiment qu'un accord est à portée de la main ils recommandent au ministre responsable d'accepter le texte qu'ils ont préparé. Le ministre peut accepter la recommandation, auquel cas il donne aux négociateurs des instructions pour que l'accord soit conclu. Il informe alors ses collègues du Cabinet ainsi que le comité, j'imagine. C'est ainsi que l'on procède normalement.

M. Gouk: Il est donc possible que soit signé un accord qui ne plaise pas particulièrement aux compagnies aériennes?

Mme Greene: Oui, il est possible que certains aspects de l'accord ne plaisent pas aux compagnies aériennes.

M. Gouk: D'accord, merci.

Le président: Je voudrais poursuivre dans la même veine que mon collègue et ajouter à ce que vous avez dit, madame Greene, à savoir que d'autres s'y sont déjà essayés. Est-ce que ce n'est pas aujourd'hui une tout autre paire de manches? Vous parlez d'une négociation bilatérale avec les États-unis, mais si le ministre a l'intention d'appliquer en entier la politique nationale des aéroports, nous n'aurons plus le pouvoir de négocier avec qui que ce soit, puisque ce seront les AAC et les AAL qui en auront la responsabilité.

M. Comuzzi: Je ne pense pas.

Le président: . . . ce qui va compliquer davantage les choses.

[Texte]

[Traduction]

Ms Greene: Mr. Chairman, I think the local airport authorities will have to comply with Canada's international arrangements, including ones that we might put in place under a new bilateral with the United States. It is true, though, that the environment is slightly different, in the sense that airport communities and airports have a new obligation to become more and more commercial in their way of dealing.

The Chairman: Self-sustaining.

Ms Greene: And more and more self-sustaining.

The Chairman: Which means that they want to have a handle on slots and gates. They want to be able to charge what they have to for their slots and for their gates.

Ms Greene: They will want to be able to charge what they think they can get.

The Chairman: So along comes the federal government and says by the way, we want these particular airlines to land at your airport and they say they can get more money with these particular airlines landing at their airport. Ultimately, who decides which airline is to fly in?

Ms Greene: By international law, all airports have to make slots and gates available for international traffic to continue, and that will be the case whether the airports are owned and subsidized by the federal government or whether they are managed under some other arrangement. There is an international convention that ensures that airports cannot frustrate international air travel.

The Chairman: Thank you. I wanted to clarify that new ball game we're entering.

Mr. Comuzzi: Will you explain something, Ms Greene, before I get into the more fundamental question? The amendment to one of the agreements, I think it was in 1983 or 1984, where you refer to it as a regional airline, if I'm correct, this is the airplane that can carry 50 or fewer passengers and can land without protocol, without any reliance on the existing agreement. Is that fundamentally what we're talking about?

Ms Greene: Yes, fundamentally that's what we're talking about. There is a whole array of services in there that would be automatically approved on either side of the border. They are slight derogations from the main air services agreement. Then there are other services that could be approved within the discretion of the Minister of Transport in Canada and the Secretary of Transport in the United States. By and large, it applies to smaller centres. It's designed to link up smaller centres in the United States with a whole range of centres in Canada. It has a capacity restriction in a way, and the way the capacity restriction works, the agreement only applies to smaller aircraft. In fact it's a 60-seat—

• 1620

Mr. Comuzzi: Is it a 60 or 50? I think it's 60, and the smaller centre we're talking about is Ottawa-Washington.

Ms Greene: Yes.

Mr. Comuzzi: Ottawa-Boston.

Mme Greene: Monsieur le président, je pense que les administrations aéroportuaires locales devront respecter les accords internationaux conclus par le Canada, y compris ceux qui seront négociés bilatéralement avec les États-Unis. Il est vrai que la situation aura un peu changé, en ce sens que les aéroports et les villes qui les administrent devront négocier de façon beaucoup plus commerciale.

Le président: Pour être autonomes financièrement.

Mme Greene: De plus en plus.

Le président: Ils voudront donc avoir la haute main sur les créneaux et les points d'entrée. Ils voudront faire payer le prix nécessaire pour les créneaux et les points d'entrée.

Mme Greene: Ils voudront faire payer ce qu'ils penseront pouvoir obtenir.

Le président: C'est alors qu'interviendra le gouvernement fédéral, qui dira: «Nous voulons que certaines compagnies aériennes atterrissent chez vous.»; et ils répondront qu'ils peuvent toucher davantage avec tels autres. Au bout du compte, qui choisira les compagnies aériennes?

Mme Greene: En vertu du droit international, les aéroports doivent ouvrir des créneaux et des points d'entrée au trafic étranger. Cela continuera, peu importe que les aéroports appartiennent au gouvernement fédéral et soient subventionnés par lui ou qu'ils soient administrés autrement. Une convention internationale stipule que les aéroports ne peuvent pas entraver les vols internationaux.

Le président: Merci. Je voulais que l'on précise que la situation est différente.

M. Comuzzi: Madame Greene, pourriez-vous expliquer quelque chose avant que je n'aborde une question plus fondamentale? La modification d'un des accords—c'était en 1983 ou 1984, je crois—qui porte sur les services régionaux, sauf erreur, visait les appareils qui peuvent transporter 50 passagers ou moins et atterrir sans protocole, sans invoquer l'accord actuel. Est-ce que c'est bien de cela qu'il s'agit?

Mme Greene: Oui, c'est essentiellement de cela qu'il s'agit. Il y a tout un éventail de services prévus là qui seront automatiquement approuvés de part et d'autre de la frontière. Il s'agit de dérogations mineures à l'accord principal sur les services aériens. Il y a ensuite d'autres services qui peuvent être approuvés à la discrétion du ministre des Transports du Canada et du secrétaire aux Transports des États-Unis. Dans l'ensemble, cela s'applique aux villes plus petites. L'objectif est de relier les villes plus petites des États-Unis à toute une série de villes canadiennes. Une disposition permet de limiter le trafic, en ce sens que l'accord ne porte que sur les petits appareils. Il s'agit en fait des appareils à 60 places. . .

M. Comuzzi: Est-ce 60 ou 50? Je pense que c'est 60 et que la ville plus petite dont on parle, c'est Ottawa, Washington.

Mme Greene: Oui.

M. Comuzzi: Ottawa, Boston.

[Text]

[Translation]

Ms Greene: They had to be within 400 miles, and the city in the United States has to be a million or fewer people and the city in Canada has to be 500,000 or fewer people. This means that potentially it could apply to a lot more cities in the United States.

Mr. Comuzzi: And that's the reason Air Canada, a smaller airline, bought the Canadairs, the jets to service that smaller market.

Ms Greene: That's one reason, but the other thing is that for the transborder market, where the staging length is relatively short in most cases, that may be the most efficient way to get people there. So one reason is the number of seats and the other is just the efficiency of that kind of aircraft for that kind of market rather than an A-340 or something.

Mr. Comuzzi: A natural next question, with the availability of slots at Dulles, one of the busiest airports in the world, you would take one of those lots and one of those very important landing rights to use it for a 50-passenger aircraft. It doesn't make a lot of sense.

Ms Greene: I think that's a question you'll want to put to Air Canada, because I don't know —

Mr. Comuzzi: There are only so many of those available, aren't there?

Ms Greene: That's right, there are. That's where you have the real capacity, the real —

Mr. Comuzzi: If you put a 50-passenger plane or a 200-passenger plane, you're still using one slot, one landing right and so on.

Ms Greene: But if there were only 50 people that want to travel at that hour, you're better off putting the 50-seat plane in there than you are the 200-seat plane.

Mr. Comuzzi: Sure. It seems that what we have is an airline making rules or making scheduling and buying aircraft because of regulatory control, in essence, isn't it?

Ms Greene: I don't think so, Mr. Comuzzi, but I don't really know.

Mr. Comuzzi: Let me go back. The last time we did this you gave us some numbers about the American airlines using 55% or 60% of the passenger traffic, or appreciating 55% or 60% of the passenger traffic on regularly scheduled airlines, but you didn't give us a figure on the difference between Canada and the United States on the charter service. The last time we went through this enterprise, the Canadian charter business held in excess of 90% of the business, which really infuriated the Americans. Is that number still about the same?

Ms Greene: We have the lion's share, but I don't think it's that high.

Mr. Comuzzi: It was 90% about two and a half, three years ago. That was the evidence that was given to us.

Ms Greene: I would want to check the number. I have the number, but I just don't have it in my head. I will get it for you. On a yield basis, though, of course it's not as lucrative as scheduled traffic.

Mr. Comuzzi: Yes, but there are some other ramifications because of that. What we're doing is taking really good business away from the national airlines that are travelling to the same place on a daily basis.

Mme Greene: La distance doit être inférieure à 400 milles, et la ville américaine doit compter un million d'habitants au maximum et la ville canadienne un demi-million au maximum. Cela signifie que cela pourrait s'appliquer à beaucoup plus de villes américaines.

M. Comuzzi: Et c'est la raison pour laquelle Air Canada, une compagnie aérienne plus petite, a acheté des Canadair, des avions à réaction, permettant de desservir ce marché plus petit.

Mme Greene: C'est une raison, mais il y a aussi le fait que pour le marché transfrontalier, où la durée de l'escale est relativement courte la plupart du temps, c'est peut-être la façon la plus efficace de transporter les voyageurs. Il y a donc le nombre de places et aussi tout simplement l'efficacité de ce type d'appareil pour un marché comme celui-là par opposition à un A-340, ou quelque chose de semblable.

M. Comuzzi: Ma question suivante va dans le même sens. Avec des créneaux disponibles à Dulles, l'un des aéroports les plus occupés du monde, on peut utiliser un de ces créneaux et un de ces droits d'atterrissage très importants pour un appareil de 50 passagers. Cela n'a pas beaucoup de sens.

Mme Greene: C'est une question qu'il faudra poser à Air Canada, je crois, parce que j'ignore. . .

M. Comuzzi: Mais il n'y en a qu'un nombre limité, n'est-ce pas?

Mme Greene: Oui. C'est là que la vraie capacité, le vrai trafic. . .

M. Comuzzi: Qu'on y affecte un appareil de 50 ou de 200 places, on n'utilise qu'un seul créneau et qu'un seul droit d'atterrissage.

Mme Greene: Mais si à peine 50 personnes veulent voyager à cette heure-là, il vaut mieux mettre en service un appareil de 50 places.

M. Comuzzi: Bien sûr. On dirait que cette compagnie organise son horaire et achète ses appareils en fonction de la réglementation. C'est ça?

Mme Greene: Je ne sais pas, monsieur Comuzzi, je ne sais vraiment pas.

M. Comuzzi: Laissez-moi revenir en arrière. Lors de notre dernière rencontre, vous nous avez donné des chiffres sur les compagnies aériennes américaines qui utilisent 55 ou 60 p. 100 du trafic des voyageurs ou qui accaparent 55 ou 60 p. 100 du trafic des voyageurs sur les vols réguliers, mais vous ne nous avez pas donné de chiffres sur la différence entre le Canada et les États-Unis pour les vols nolisés. La dernière fois, les vols nolisés canadiens accaparaient plus de 90 p. 100 du marché, ce qui avait rendu les Américains furieux. Le chiffre est-il toujours le même?

Mme Greene: C'est nous qui avons la part du lion, mais je ne pense pas que ce soit aussi élevé.

M. Comuzzi: C'était 90 p. 100 il y a deux ans et demi, trois ans. C'est le témoignage que nous avons entendu.

Mme Greene: Il faudrait que je vérifie le chiffre. Je l'ai, mais il m'échappe. Je vais vous le trouver. Remarquez cependant que cela n'est pas aussi rentable que les vols réguliers.

M. Comuzzi: Je veux bien, mais cela a des ramifications. Cela a pour effet d'enlever des clients aux compagnies nationales qui vont au même endroit tous les jours.

[Texte]

Ms Greene: Yes, but they're travelling under very difficult circumstances and with a very different cost structure. There's a big difference between the business market and the leisure market.

Mr. Comuzzi: That's what we're trying to correct through this study, isn't it?

Ms Greene: It is one of the things.

Mr. Comuzzi: The last time this was studied within the last 24 or 30 months, approximately 14 or 15 recommendations went to the minister with respect to opening up the bilateral agreements, which were then turned over to the negotiators, the bureaucracy and Transport Canada to continue the process.

• 1625

I think it's fair to say—and I will use the term—that “open skies” met with a great deal of favour with all of those on the committee. But it got bogged down at the bureaucratic level because of failure to negotiate in a timely way, or for whatever reason.

Ms Greene: For whatever reason.

Mr. Comuzzi: I am advised by our friends in the United States that our negotiators were the people who were really not interested in negotiating an open skies policy, although they were very willing. It seemed to hinge on a timeframe. They wanted the thing included in a three-year phrase and we were holding out for seven or ten years. As a result of that, negotiations bogged down and never really got serious. So although the elected people were in favour of a policy change, the minister at the time was in favour of a policy change, and the American elected representatives in aviation were in favour of a change, the bureaucratic process got it bogged down.

Where do you see it changing now?

Ms Greene: That's one view of what happened in the previous negotiations.

Mr. Comuzzi: I think it's a pretty accurate view.

Ms Greene: It's the U.S. view.

Mr. Comuzzi: No, it's not a U.S. view.

Ms Greene: In my judgment it is a very U.S. view. It's not helpful to you or the committee for me to give you my own view, because there are as many views as there were people who read the newspapers.

Going to the real thrust of your question, I do think, though, that there are significant differences that might—I want to be cautious—help this time.

In 1991 when we were negotiating, while the goal was clearly advantageous if it could be realized properly for both sides of the border, both sides were grappling with an industry that had come out of its best year in aviation history, 1988, only to see the first radical decline in traffic as a result of the Gulf War, changes in the financing available to the industry over the five previous years—a whole lot of reasons. All of a sudden the industry was in a very parlous state worldwide, in Canada and also in the United States.

[Traduction]

Mme Greene: Oui, mais ces clients volent dans des conditions tout à fait différentes pour un prix très différent. Il y a une très grosse différence entre le marché des gens d'affaires et celui des touristes.

M. Comuzzi: C'est bien ce que l'on essaie de corriger au moyen de cette étude, n'est-ce pas?

Mme Greene: C'est l'une des choses.

M. Comuzzi: La dernière fois que l'on a étudié la question, il y a 24 ou 30 mois, environ 14 ou 15 recommandations ont été présentées au ministre concernant la renégociation des accords bilatéraux. Elles ont été transmises aux négociateurs, aux fonctionnaires et à Transports Canada pour qu'ils poursuivent le travail.

Je pense qu'il est juste de dire—et je vais employer l'expression—que la politique des «ciels ouverts» a été bien accueillie par tous les membres du comité. Mais les choses se sont embourbées dans la bureaucratie; on n'a pas réussi à négocier en temps voulu, pour une raison quelconque.

Mme Greene: Pour une raison quelconque.

M. Comuzzi: Nos collègues américains me disent que ce sont nos négociateurs qui ne voulaient pas vraiment négocier une politique des ciels ouverts, alors qu'eux le voulaient. Le point litigieux, c'était, semble-t-il, la durée. Ils voulaient que cela soit inclus dans une phase de trois ans, tandis que nous recherchions la période de sept à dix ans. Pour cette raison, les négociations ont piétiné et n'ont pas abouti. À l'époque, le ministre et les élus américains étaient en faveur d'un changement, mais le processus s'est immobilisé au niveau bureaucratique.

Comment est-ce différent aujourd'hui?

Mme Greene: C'est votre interprétation de ce qui s'est passé lors des dernières négociations.

M. Comuzzi: Je pense que c'est une interprétation assez fidèle.

Mme Greene: C'est l'interprétation des États-Unis.

M. Comuzzi: Non, ce n'est pas l'interprétation des États-Unis.

Mme Greene: Je pense que si. Il n'est pas très utile, ni pour vous ni pour le comité, que je vous donne mon interprétation à moi, parce qu'il y a autant d'interprétations qu'il y a de gens qui lisent les journaux.

Pour ce qui est du fond de votre question, je pense en tout cas qu'il y a des différences notables qui pourraient—je tiens à être prudente—être favorables cette fois-ci.

Au moment des négociations de 1991, même si l'objectif était avantageux s'il pouvait être atteint comme il se doit des deux côtés de la frontière, les deux parties avaient devant elles une industrie qui venait de connaître sa meilleure année de toute l'histoire de l'aviation, en 1988, et qui venait de subir sa première chute importante de trafic par suite de la guerre du Golfe, des changements en matière de financement par rapport aux cinq dernières années—des quantités d'autres facteurs. Tout d'un coup, partout dans le monde, l'industrie était dans une situation très périlleuse, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis.

[Text]

Secondly, during the course of the negotiations, while this financial crisis affected the industry on both sides of the border and was a very big distraction to carriers on both sides of the border, significant alliances were being negotiated between Canadian carriers and U.S. carriers on the one hand and worldwide. This was the time of carriers' attempts to extend their reach beyond what would be available to them given their size as a carrier and given what was available under route rights. They were trying to extend their reach through a whole pile of different types of strategic alliances. That was true for our carriers as well as for U.S. carriers.

This meant that the environment in the U.S. for negotiating this arrangement changed, as it did in Canada, such that not all carriers, as I understand it, in the U.S. had the same zeal in their desire to conclude an agreement.

The financial situation in the industry is still grave, I would say, worldwide. But the distraction of a financial crisis is not there. And the arrangements that our carriers are going to make with U.S. carriers through various types of strategic alliances are made for the time being. So there is a greater measure of stability within the industry. This is very important for both sides of the border.

So while I don't agree with your premise, I do follow the thrust of your question.

Mr. Comuzzi: Do you agree that the negotiations got bogged down, for whatever reason?

Ms Greene: I agree that the negotiations got bogged down, absolutely, for whatever reason.

Mr. Comuzzi: And there wasn't a great deal of thrust from this side to get them on—

Ms Greene: I don't agree with that part.

Mr. Comuzzi: That's fine. That's why we're here.

• 1630

Where do we sit as we go through this process one more time? As Ms Greene has pointed out, the minister has appointed somebody to look at this process also. How do we function as a committee in relation to what's going on? All of us in the room have many things we can do. If we're going to go through a process that is going to be non-effective and non-profitable and time-consuming and just for the matter of make-work, then we had better get that ascertained right here and now. Or are we going to have a recommendation system that's going to be something better than we did and something better than we accomplished a year ago? I leave that question to you. Where do we go?

The Chairman: Mr. Comuzzi, this is probably not the time to discuss this particular issue.

Mr. Comuzzi: Well, I don't know if we have a lot of time—

The Chairman: A steering committee or a meeting of our committee might probably be more appropriate. But with the permission of our witness, I'm going to say that as we discussed both at in camera meetings and steering committee meetings, there was a decision by this committee as a whole to study three aspects of which—

[Translation]

Deuxièmement, pendant les négociations, au moment où la crise financière frappait l'industrie des deux côtés de la frontière et monopolisait l'attention des transporteurs, des alliances importantes étaient en cours de négociation entre les transporteurs canadiens et américains d'une part et avec des transporteurs étrangers d'autre part. C'est à ce moment-là que les transporteurs ont essayé d'étendre leur portée au-delà de ce qu'ils auraient pu faire, vu leur taille et vu les droits relatifs aux routes qu'il pouvaient obtenir. Ils essayaient d'étendre leur portée au moyen de toute une série d'alliances stratégiques. C'était le cas pour nos transporteurs à nous aussi bien que pour les transporteurs américains.

La conséquence, c'est que les circonstances entourant la négociation de l'accord ont changé aux États-Unis et au Canada, et ainsi ce ne sont pas tous les transporteurs, sauf erreur, aux États-Unis, qui souhaitent aussi ardemment conclure un accord.

La situation financière dans ce secteur est toujours grave, à l'échelle mondiale. Mais l'attention n'est plus monopolisée par la crise financière. Les arrangements que nos transporteurs vont conclure avec les transporteurs américains, sous forme de diverses alliances stratégiques, ne dureront qu'un temps. Il y a donc plus de stabilité dans ce secteur. C'est très important pour les deux parties.

C'est donc dire que même si je ne partage pas le point de départ de votre raisonnement, je comprends le sens de votre question.

M. Comuzzi: Acceptez-vous le fait que les négociations se sont embourbées, pour une raison quelconque?

Mme Greene: Je reconnais que les négociations se sont embourbées, c'est vrai, pour une raison quelconque.

M. Comuzzi: Et il n'y a pas eu beaucoup d'efforts venant d'ici pour que...

Mme Greene: Je ne suis pas d'accord avec cette affirmation.

M. Comuzzi: Je veux bien. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici.

Où en sommes-nous à la veille de la reprise de ces négociations? Comme M^{me} Greene l'a dit, le ministre a désigné quelqu'un qui, lui aussi, suivra le processus. Quel est le rôle du comité? Nous tous pouvons faire beaucoup. Si toute l'entreprise ne doit servir à rien, sauf nous accaparer et nous occuper, aussi bien le savoir maintenant. Y aurait-il moyen de faire des recommandations et de faire mieux que l'an dernier? Je vous pose la question. Que faisons-nous?

Le président: Monsieur Comuzzi, ce n'est sans doute pas le moment de discuter de cette question.

M. Comuzzi: Écoutez, je ne sais pas si nous avons beaucoup de temps...

Le président: Il vaudrait mieux en discuter en comité directeur ou en comité plénier. Mais avec la permission du témoin, je dirais que, comme nous en avons discuté à huis clos et à l'occasion de réunions du comité directeur, le comité a décidé d'étudier trois questions...

[Texte]

Mr. Comuzzi: There's no question about that, Mr. Chairman, but you have to—

The Chairman: Let me answer, Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: That was before Mr. Elliot's name came up today.

The Chairman: No, actually Mr. Elliot's name was already on the books. It's been there for the last three months that I know of. But aside from that, what we would hope to accomplish as part of the task is to look at the bilateral only from the aspect that the minister also would like input. He's expressed this to us. He would like input from the grass roots across this country, airport managers, existing CAAs, etc., their viewpoints on the bilateral in order that we may make recommendations through our report to the minister on what we're hearing out there in the industry. That's our only role—not to negotiate, not to decide what the minister should or shouldn't do, but to dovetail his opportunities.

Mr. Comuzzi: Okay. Thank you.

The Chairman: We'll move now to Mr. Guimond.

M. Guimond: Monsieur le président, avant ma première intervention, j'aurais dû vous féliciter pour votre réélection à la présidence et je voudrais aussi en profiter pour remercier ceux et celles de mes collègues qui ont voté pour moi à la vice-présidence. Soyez assurés de mon entière collaboration.

Je voudrais en profiter pour dire à mes collègues du Parti réformiste que je suis heureux de pouvoir m'exprimer dans une des deux langues officielles du Canada et que des prises de position comme les leurs nous aideront sûrement à gagner le prochain référendum au Québec.

Madame Greene, je reviens à vous. Madame Greene, j'ai été informé par des gens, tout comme mon collègue, le député de Thunder Bay—Nipigon, monsieur Comuzzi l'a mentionné, qu'un des objectifs de l'achat par Air Canada des RJs de Canadair était de remplacer les DC-9 coûteux et énergivores, et que ce n'était pas le fait du hasard si ces avions étaient des avions de 50 passagers.

Par contre, je voudrais discuter avec vous du fait que nous sommes sensibles à la problématique des deux aéroports de Montréal, à savoir Dorval et Mirabel. Je ne sais pas si mes collègues des autres provinces sont aussi sensibilisés que nous, mais vous allez être en mesure d'apprécier cette problématique quand nous irons visiter l'aéroport dans le courant du mois de novembre.

Les gens d'Air Canada me disent qu'avec l'approche *open sky*, et avec l'arrivée des RJs, Montréal pourrait devenir un «mini-hub», comme vous le dites dans votre document, à savoir qu'on pourrait avoir des destinations Montréal—Cincinnati, Montréal—Pittsburg, ou Montréal—Baltimore, si Baltimore se trouve à l'intérieur des 400 milles.

J'aimerais vous entendre là-dessus. Quels avantages pourrait trouver un aéroport comme Dorval après l'entrée en vigueur de l'option *open sky*?

Ms Greene: I think there can be big advantages for an airport and a city like Montreal if we were to achieve a more liberalized arrangement. The fact is Montreal is our third-largest airport centre in Canada and it is already very close to the U.S.

[Traduction]

M. Comuzzi: Cela ne fait pas de doute, monsieur le président, mais il faut. . .

Le président: Laissez-moi répondre, monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: C'était avant que l'on ne prononce le nom de M. Elliot, aujourd'hui.

Le président: Non, le nom de M. Elliot avait déjà fait surface. Il est connu depuis trois mois, à ma connaissance. Mais mise à part cette question, nous voudrions étudier l'accord bilatéral pour répondre au vœu du ministre, qui veut connaître notre avis. Il nous l'a dit. Il voudrait obtenir l'assentiment de la population, des directeurs d'aéroports, des AAC. Il voudrait savoir ce qu'ils pensent de l'accord bilatéral pour que nous puissions formuler des recommandations dans le rapport que nous lui adresserons concernant ce secteur d'activité. Notre rôle se résume à cela. Nous ne sommes pas là pour négocier ni pour décider ce que le ministre doit faire ou non, mais pour répondre à ses souhaits.

M. Comuzzi: D'accord. Merci.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, before I spoke the first time, I should have congratulated you for your re-election as Chairman. I would also like to take this opportunity to thank those colleagues who voted for me as vice-chairman. You can count on my full cooperation.

I would also like to take this opportunity to tell my colleagues of the Reform Party that I am happy to be able to speak in one of the two official languages of Canada and that positions such as those they have taken will no doubt help us win the next referendum in Quebec.

Ms Greene, I am now returning to you. I have been told, like my colleague from Thunder Bay—Nipigon, Mr. Comuzzi, that one of the reasons Air Canada purchased AG from Canadair was to replace expensive and energy-consuming DC-9s, and it was not only by chance that these are 50-seat aircraft.

What I would like to discuss with you, however, is the issue of the two Montreal airports, Dorval and Mirabel. This concerns us. I don't know if my colleagues from the other provinces are as sensitive to the issue as we are, but you will be in a position to size up the problem when we visit the airport in the month of November.

People from Air Canada tell me that with the upcoming open sky policy and with the new AG, Montreal could become a mini-hub, as you call them in your paper. This means there could be connections between Montreal and Cincinnati or Pittsburg or Baltimore, if Baltimore is within 400 miles.

I would like to hear your point of view on this. What could be the benefits for an airport like Dorval if the open sky policy is implemented?

• 1635

Mme Greene: Je crois que cela pourrait être très avantageux pour un aéroport comme celui de Montréal et pour cette ville que nous arrivions à libéraliser les dispositions actuelles. En réalité, Montréal est le troisième centre

[Text]

[Translation]

border. There is already a lot of transborder activity out of Montreal. It is one of the sites where pre-clearance services are available. This is a bonus for Canadian travellers as well, to be able to be pre-cleared on Canada's side of the border.

So to the extent that new route rights open up as a result of a new agreement, I think that Montreal stands in very good stead to benefit disproportionately, I would say, from those new rights simply because it has a pretty substantial transborder activity already and that's likely to continue. So my guess would be Montreal would be one of the key places in the future for growth in transborder activity.

M. Guimond: J'aimerais maintenant parler de la commercialisation du système de navigation aérienne. Mes collègues ont probablement eu l'occasion de m'entendre à la période de questions où je posais des questions non prévues au ministre des Transports. Cela me fait toujours rire lorsque j'entends un député du même parti poser une question à un ministre et le ministre qui lui répond et qui le remercie de sa question. Moi, je pose des questions non prévues.

J'ai eu l'occasion, quelquefois, de questionner le ministre des Transports sur la décision de fermer le système de contrôle radars de Québec pour le transférer à Montréal. Dans mes questions, j'ai fait des commentaires au ministre sur le fait que ce n'était pas impossible qu'un système de commercialisation aérienne, du genre société centrale d'hypothèque Canada aérien, pourrait ne pas être exclu avec l'entrée en vigueur du système RAMP qui a coûté 980 millions de dollars. Mon collègue, M. Gouk, qui est contrôleur aérien de formation, pourrait peut-être corroborer ces dires.

J'avais mentionné au ministre qu'on pourrait envisager de centraliser dans un immense centre à Toronto le contrôle de l'ensemble du système. On contrôle des navettes spatiales qui vont dans l'espace, on envoie des sondes jusqu'à Mars, donc, on pourrait envisager de contrôler cela à partir d'un seul endroit à Toronto. Est-ce que ce serait faisable, à votre avis?

Ms Greene: I'm not the expert

en ce qui concerne le système de navigation, c'est mon collègue David Whiteman. Je dirais tout simplement qu'on est bien loin de cela et je ne sais pas si c'est faisable ou non maintenant. Je vais dire à M. Whiteman que cela vous intéresse, monsieur Guimond, et c'est à lui que vous devrez poser la question. Je dirais simplement qu'on est très loin de cela.

Mr. Gouk: It's kind of interesting listening to my colleague from the Bloc negotiating the important bilateral agreement when, if he has his way, he may have to negotiate a new part in a trilateral agreement.

What I would like to just clear up is one thing you mentioned—

Mr. Comuzzi: We keep the airports.

Mr. Gouk: Yes. They won't have an airline, so they have to start at that point.

The Chairman: Let's not get into the constitutional thing. Let's get to the point.

aéroportuaire canadien et est située tout près de la frontière américaine. L'activité transfrontalière y est déjà très intense. C'est un des endroits où il existe des services de pré-dédouanement. Le fait de pouvoir procéder au pré-dédouanement au Canada constitue un avantage pour les voyageurs canadiens également.

Par conséquent, pour autant que de nouveaux droits de route découlent d'un nouvel accord, j'estime que Montréal est très bien placée pour en profiter énormément, si je puis dire, pour la bonne raison qu'il y existe déjà une activité transfrontalière assez intense et que cette situation a des chances de se maintenir. J'ai donc l'impression que Montréal sera un des endroits où la croissance de l'activité transfrontalière sera la plus forte.

Mr. Guimond: I would now like to speak about the commercialization of the air navigation system. My colleagues probably had the opportunity to hear me during the question period where I asked the Minister of Transport questions which were not expected. It always makes me laugh to hear a member of the same party ask a question to a minister and to hear the latter answer and thank him for it. As far as I am concerned, I ask unexpected questions.

I sometimes had the opportunity to ask the Minister of Transport questions on the decision to shut the radar control system in Quebec City to transfer it to Montreal. In my questions, I made comments to the minister on the fact that it wasn't impossible that an air commercialization system of the type of Canada Air Mortgage Corporation wouldn't be excluded with the implementation of the RAMP system, which costs \$980 million. My colleague, Mr. Gouk, who was a trained air traffic controller, might perhaps confirm what I am saying.

I had mentioned to the minister that we could envisage to centralise the control of the system as a whole in a huge centre in Toronto. We control shuttles which are launched into space, we launch into space probes up to Mars, so we could contemplate controlling that from a single place in Toronto. Would it be feasible, in your view?

Mme Greene: Je ne suis pas une experte

as far as the navigation system is concerned; the expert is David Whiteman. I would simply say that we are quite far from that and that I don't know whether it is feasible or not now. I'll tell Mr. Whiteman that you are interested in that matter, Mr. Guimond, and he is the one you should ask the question to. I will simply say that we are very far from that now.

M. Gouk: C'est assez intéressant d'écouter mon collègue du Bloc québécois négocier cet accord bilatéral important, alors que s'il a gain de cause il devra peut-être négocier un nouveau volet d'un accord trilatéral.

Je voudrais éclaircir une petite question que vous avez mentionnée. . .

M. Comuzzi: Nous conservons les aéroports.

M. Gouk: Oui. Ils n'auront pas de compagnie aérienne, et par conséquent ils devront commencer par là.

Le président: Ne nous lançons pas dans un débat constitutionnel. Tenons-nous-en au sujet.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Gouk: You said that airports, American or otherwise, can't frustrate international travel in terms of spots. Yet aren't La Guardia and Washington National in fact doing something like that by charging something in excess of \$1 million for a slot to get in there? Is there some kind of potential for reciprocity on something like that, because it's easier to say yes, anybody can come in as long as they pay enough money? If it's financially unviable to pay that money, you've effectively frustrated international travel.

M. Gouk: Vous avez dit que les aéroports, américains ou autres, ne peuvent pas contrecarrer les voyages internationaux avec le système des créneaux. Pourtant, n'est-ce pas pour ainsi dire ce que font les aéroports de La Guardia et de Washington National en exigeant plus de 1 million de dollars par créneau? Est-il possible de leur rendre la pareille dans un cas de ce genre, car il est plus facile de donner libre accès à toutes les compagnies pour autant qu'elles paient suffisamment? Si le fait de devoir payer de telles sommes posent des problèmes financiers insurmontables, cela revient en fait à contrecarrer les voyages internationaux.

• 1640

Ms Greene: I guess in the United States and elsewhere there has to be some system designed in which you both live up to the international commitment to allow international traffic to enter the country but at the same time you ration and apportion what is by definition something that is a fairly scarce resource that's becoming scarcer all the time. There's only a certain amount of traffic that can be accommodated in a place like New York.

Mme Greene: Je suppose qu'il faut, aux États-Unis comme ailleurs, que l'on conçoive un système qui permette de respecter les engagements internationaux de laisser entrer le trafic international dans le pays tout en rationnant et en répartissant une ressource qui est par définition assez rare et qui le devient de plus en plus. Il y a des limites à la circulation que l'on peut accueillir dans une ville comme New York.

Even though we might think that \$2 million or \$1.5 million is a lot of money to pay for a single slot, I do not think we are at the stage at which that price frustrates international air traffic. Witness the great number of air carriers all around the world who will pay it simply because of the size and importance of that market for international air travel. As long as the slots are not being offered under a system that discriminates against international carriers—as far as I know they are not—then I think we have to find some way to apportion something scarce. Maybe money is not bad for that.

Même si l'on a tendance à croire qu'une somme d'un million et demi à deux millions de dollars représente une somme considérable pour un créneau, je ne crois pas que l'on soit arrivé au point où un tel prix contrecarre la circulation aérienne internationale. Le nombre de transporteurs aériens du monde entier qui sont disposés à payer une telle somme à cause de la taille et de l'importance de ce marché pour les voyages aériens internationaux en témoigne. Pour autant que les créneaux ne soient pas offerts en vertu d'un système discriminatoire à l'égard des transporteurs internationaux—et ils ne le sont pas, pour autant que je sache—j'estime qu'il faut trouver un moyen de répartir une denrée rare. L'argent n'est peut-être pas un mal dans un tel cas.

Mr. Gouk: It's interesting. Some people would say that at some point monetary issues become discriminatory. We already found that the American airlines have the advantage of the hub concept, lower labour, lower taxes and lower fees. Then, all of a sudden, we introduce this financial aspect of getting the slot. The American airlines are in a far better position to pay it than the Canadian ones. One would argue that at one point this becomes discriminatory.

M. Gouk: C'est une observation intéressante. Pour certaines personnes, à un certain stade, les questions d'argent créent une discrimination. Nous avons déjà constaté que les compagnies aériennes américaines avaient l'avantage d'avoir le système de la plaque tournante, qui fait baisser les coûts de main-d'œuvre, les taxes et les redevances. Et voilà que l'on introduit sans prévenir l'aspect financier lié à l'obtention d'un créneau. Les compagnies aériennes américaines sont bien plus en mesure que les canadiennes de payer les créneaux. On pourrait dire qu'à un certain moment, le système devient discriminatoire.

Ms Greene: At some point I would agree with you that those sorts of financial considerations can in fact become barriers.

Mme Greene: Ces considérations financières peuvent devenir des obstacles à un certain moment, je vous le concède.

Mr. Gouk: Yes.

M. Gouk: Effectivement.

Ms Greene: I'm not sure that we're at that point yet. That's all I'm saying.

Mme Greene: Je ne suis pas certaine que nous ayons déjà atteint ce stade-là, un point, c'est tout.

Mr. Gouk: But we're getting there.

M. Gouk: Mais nous y arrivons.

I just have one last point, Mr. Chairman, if I can say something in regard to what my colleague, Mr. Comuzzi, has raised and particularly given what Ms Greene raised. It's about the fact that this agreement could be signed with no input or agreement with the carriers. Maybe there would be dissatisfaction among the carriers or in this committee.

Il me reste juste une observation à faire, monsieur le président. Elle a trait aux propos qu'a tenus mon collègue, M. Comuzzi, et surtout aux remarques faites par Mme Greene. Il s'agit du fait que cet accord pourrait être signé sans la participation ou l'accord des transporteurs. Cela pourrait susciter une certaine mécontentement chez les transporteurs ou au sein du comité.

[Text]

[Translation]

I have a concern that this committee could be used at some point to legitimize the process of saying that consultation went on, such that the committee reviewed this and had its input and this is the result of all the input. Somehow I am going to end up being part of the group that approved this thing when in fact I may be totally against it.

The Chairman: Mr. Gouk, let me assure you that both Mr. Comuzzi and I sat exactly where you and Mr. Guimond are sitting today. We sat there in the last Parliament. No matter what the committee resolved in the end, it was always on record as opportunities, either through a dissenting minority report of the opposition, if those members so choose to have one, or by means of amendments to any particular paper we might produce. Sometimes at the bottom of the report you'll find there are remarks that don't agree with a particular issue in the report, but the Reform Party states boom, boom, boom, which might be in contradiction to what is said.

Mr. Gouk: In fact, is there ever going to be a report? This thing may go forward from here. As Joe pointed out, we have six different people looking at this from six different directions. All of a sudden, there could be an agreement coming out of it.

The Chairman: From what I understand, I don't think you're going to have to worry about any kind of an agreement coming down the pike before what we produce goes into the hands of the House of Commons. As an opposition member, you have three different ways of ensuring that your opinion is raised.

Mr. Gouk: We can put it in our minority report.

The Chairman: Yes. If you think you can get a minority report that Joe will sign, then that's your opportunity.

Are there any questioners?

Mr. Hubbard (Miramichi): In this agreement, Mr. Chairman, whose interests are we protecting or looking after? What are the priorities? Is it the travelling public? Is it the airlines? Is it the government? Who are we trying to please and gain an advantage for with this kind of an agreement?

Ms Greene: I would say that we're balancing a number of interests. For the most part, they're not conflicting interests, but there are some points of important difference.

• 1645

Je crains que l'on ne se serve à un moment donné du comité pour légitimer le processus et dire qu'il y a eu des consultations, que le comité a examiné la question et qu'il a donné son opinion, et prétendre que la décision est le résultat de tous les commentaires qui ont été faits. Il se pourrait qu'on me considère comme un membre du groupe qui a donné son approbation, même si je suis entièrement contre.

Le président: Monsieur Gouk, M. Comuzzi et moi-même étions assis exactement là où vous et M. Guimond vous trouvez aujourd'hui. Nous étions à cette place-là au cours de la dernière législature. Peu importe la décision finale du comité, il reste toujours la possibilité de manifester sa désapprobation par le biais d'un rapport minoritaire dissident de l'opposition, si les intéressés le décident, ou par voie d'amendements à un document publié par le comité. Il arrive que l'on trouve au bas d'un rapport des observations qui indiquent que certains points du rapport sont contestés, mais le Parti réformiste fait des affirmations qui pourraient aller dans le sens contraire des déclarations.

M. Gouk: Est-ce qu'on publiera un rapport, en fait? C'est bien possible. Comme l'a signalé Joe, il y a six personnes différentes qui examinent la question sous six angles différents. Il se pourrait très bien que ces discussions débouchent brusquement sur un accord.

Le président: D'après ce que je peux comprendre, je ne crois pas que vous ayez à craindre que cela débouche sur un accord avant que la Chambre des communes n'ait en main le document que nous produirons. Comme député de l'opposition, vous avez trois moyens différents de vous assurer que votre opinion soit connue.

M. Gouk: Nous pouvons l'exprimer dans notre rapport minoritaire.

Le président: Oui, si vous pensez pouvoir produire un rapport minoritaire que Joe signera.

Y a-t-il des gens qui veulent poser des questions?

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur le président, quels intérêts protégeons-nous ou défendons-nous dans cet accord? Quelles sont les priorités? Défendons-nous les intérêts des voyageurs, des compagnies aériennes ou du gouvernement? À qui essayons-nous de plaire, et qui essayons-nous d'avantager avec ce genre d'accord?

Mme Greene: Je dirais que nous essayons de concilier divers intérêts. Ces intérêts ne sont pas conflictuels pour la plupart, mais il existe certains points sur lesquels ils diffèrent beaucoup.

The interests we're balancing are first the travelling public, who want better service, more connections, low cost. The travelling public wants full service, so that's the whole purpose of a more liberalized arrangement. Secondly, there are interests on the part of airport communities that again are in many respects coincident with the travelling public's interest, but there are slight differences. Thirdly, we are also balancing the interests of our air carrier industry. Our air carrier industry can only mount a service to the extent that a whole bunch of circumstances come together for them, one of which is the ability to fly into a market that is lucrative, and the ability to land the plane under circumstances that they can afford—going

Les intérêts que nous essayons de concilier sont d'abord ceux des voyageurs qui veulent que le service s'améliore, qu'il y ait plus de correspondances et que le coût diminue. Ils veulent un service complet, et c'est là l'objet d'un accord plus libéral. Deuxièmement, il y a les intérêts des autorités aéroportuaires, qui coïncident dans bien des cas avec ceux des voyageurs, mais il existe de légères différences. Troisièmement, nous tenons également compte des intérêts des transporteurs aériens. Ceux-ci ne peuvent organiser un service que dans la mesure où toute une série de circonstances sont réunies, dont la possibilité de voler dans un marché lucratif et celle d'atterrir à des conditions abordables—pour revenir à la question soulevée par M.

[Texte]

back to Mr. Gouk's point—so we are looking after the interests of the air carrier industry.

I'd also point out, and whether it is appropriate in this day and age or not I would not comment, that if you look at the whole history of bilateral air agreements and the parameters under which those agreements have been negotiated everywhere in the world, you will find that the key consideration is something called a balancing of opportunity and a balancing of economic benefit. Because it's difficult to measure economic benefits generally, they've generally been measured in terms of the revenue position or the revenue advantages that would be enjoyed by the air carrier industries of both sides.

In the case of the U.S. negotiation we have always taken a very different tack. We've said that it is a negotiation about a lot more than the traditional balance of economic benefit between the air carrier industries of the U.S. and Canada. It is a negotiation that is in equal importance about improving the degree of connection between Canada and the United States for the benefit of the travelling public.

It was a very good question, because in a traditional bilateral negotiation other countries will come to the table with us and the parameters of their negotiating mandate are very well established and set since the 1940s. It's measured in terms of the relative revenue benefits to the national carriers.

Mr. Hubbard: You gave figures of travelling to the United States and across the continent. I would suggest that probably we lose hundreds of thousands of travellers who commute by car 100 miles or 50 miles across the border to the United States centres to travel at half the fare with American airlines. I know we're negotiating something here, but is there a cause for that? Or is there a way to see that Air Canada or Canadian Airways, or whatever, might get more of that market and not lose so many of the travelling public? This is especially true in Atlantic Canada, where we cross to Maine to get these half fares, and I think it is probably happening all the way across the border.

Ms Greene: Do you want me to reply to that, Mr. Chairman?

The Chairman: Certainly.

Ms Greene: What you're raising, I think, is fundamentally a question of price as opposed to whether or not the service is available, although obviously there are service considerations as well. It's very hard for us to imagine that air as a mode of travel is ever going to win against the auto on price. Canadians, particularly, are very wedded to their automobiles. Ninety five percent of the inter-city traffic in this country is still by automobile.

The Chairman: It's more driving from let's say Toronto to Buffalo and catching a flight.

Ms Greene: Oh, I understand.

The Chairman: Which is the same kind of argument on economics.

[Traduction]

Gouk—nous défendons donc également les intérêts des transporteurs aériens.

Je tiens également à signaler—et je ne dirai pas si c'est opportun à notre époque—que si vous étudiez l'historique des accords aériens bilatéraux en examinant les paramètres selon lesquels ces accords ont été négociés dans le monde entier, on constate que l'élément clé est quelque chose que l'on appelle l'équilibrage des possibilités et l'équilibrage des avantages économiques. Comme il est généralement difficile d'évaluer les avantages économiques, on le fait en fonction des recettes ou des avantages qu'en retireraient les transporteurs aériens d'un côté comme de l'autre sur le plan des recettes.

Dans le cas des négociations avec les États-Unis, nous avons toujours adopté une position très différente. Nous avons toujours dit que ces négociations dépassaient de loin l'équilibrage classique des avantages économiques pour les transporteurs aériens américains et canadiens. Dans le cadre de ces négociations, on attache autant d'importance à l'amélioration des liaisons qui existent entre le Canada et les États-Unis, dans l'intérêt des voyageurs.

C'était une très bonne question, parce que dans le cadre de négociations bilatérales classiques d'autres pays négocient avec nous, et les paramètres de leur mandat sont clairement établis depuis les années quarante. Ils sont établis en fonction des avantages que peuvent en retirer les transporteurs nationaux sur le plan des recettes.

M. Hubbard: Vous avez cité des chiffres sur les voyages aux États-Unis et sur tout le continent. Je dirais que nous perdons probablement des centaines de milliers de voyageurs qui parcourent 50 ou 100 milles en voiture pour se rendre dans des centres américains afin de pouvoir voyager à moitié prix grâce aux compagnies aériennes américaines. Je sais que nous négocions à ce sujet, mais existe-t-il une cause à cette situation? Y aurait-il moyen de s'arranger pour qu'Air Canada ou Canadien, ou n'importe quelle autre compagnie, obtienne une plus grande part de ce marché et ne perde pas un aussi grand nombre de voyageurs? C'est surtout vrai en ce qui concerne la région de l'Atlantique, où les gens vont au Maine pour profiter de ces tarifs deux fois plus bas; c'est probablement ce qui se passe tout le long de la frontière.

Mme Greene: Voulez-vous que je réponde à cette question, monsieur le président?

Le président: Certainement.

Mme Greene: La question que vous soulevez est essentiellement une question de prix, par opposition à la disponibilité ou non du service, bien que certaines considérations liées au service entrent également en ligne de compte. Nous avons beaucoup de difficulté à imaginer que le transport aérien puisse un jour battre l'automobile du point de vue du prix. Les Canadiens en particulier sont très liés à leurs automobiles. L'automobile représente toujours 95 p. 100 de la circulation interurbaine.

Le président: Il s'agit plutôt de se rendre par exemple de Toronto à Buffalo pour y prendre un avion.

Mme Greene: Oh, je comprends.

Le président: C'est le même genre d'argument d'ordre économique.

{Text}

{Translation}

Ms Greene: Yes. If the degree of connection can be expanded so that more direct links are made, people in some cases will not bother to go to Buffalo to catch a flight. However, there may be domestic U.S. charter situations that will still make it advantageous, particularly for a Canadian leisure traveller, to drive from say Hamilton to Buffalo to catch a flight. It all depends on whether the market is there.

Mme Greene: Oui. Si l'on arrive à améliorer les liaisons pour qu'elles soient plus directes, certaines personnes ne se donneront plus la peine d'aller à Buffalo pour y prendre un avion. Cependant, dans certains cas, il sera toujours avantageux d'aller de Hamilton à Buffalo pour y prendre un avion, surtout pour les vacances des Canadiens, à cause des vols nolisés intérieurs. Tout cela dépend du marché.

• 1650

It's one thing to remove the restrictions that exist in the agreement. That doesn't necessarily guarantee a new, low-cost air service. It helps but it's not a guarantee. What fundamentally dictates whether there's going to be a new air service is whether there a carrier out there with a cost structure that can afford to provide the service at a profit.

Le fait de supprimer les restrictions qui existent dans l'accord ne garantit pas nécessairement un nouveau service de transport aérien peu coûteux. Cela y contribue, mais ce n'est pas une garantie. Le facteur déterminant dans la création d'un nouveau service aérien, c'est la présence d'un transporteur doté d'une structure de coût permettant d'offrir le service tout en réalisant des bénéfices.

The Chairman: To dovetail Charles's remarks, being from Hamilton I worry about say a newly formed LAA that is going to be cost-conscious and try to improve Hamilton with flights, etc. On the one hand it strikes its LAA to become profitable, but on the other hand it is handcuffed by a policy that says Moonlight Airlines from Tampa can't fly a 200-passenger 737 to Hamilton because a bilateral prevents us from selling our airport to that particular airline in Tampa, Milwaukee, or anywhere else, for that matter.

Le président: J'ajouterais à ce qu'a dit Charles que, étant de Hamilton, je crains par exemple que l'on ne crée une nouvelle AAL pour essayer de réduire les coûts et d'augmenter le nombre de vols pour Hamilton. D'une part l'aéroport d'Hamilton crée une nouvelle AAL pour être plus rentable, mais d'autre part il est paralysé par une politique interdisant à Moonlight Airlines de Tampa de faire atterrir un 737 d'une capacité de 200 passagers à Hamilton parce qu'un accord bilatéral nous empêche de vendre un créneau dans notre aéroport à cette compagnie de Tampa, à une de Milwaukee, ou d'ailleurs.

Mr. Comuzzi: Use Sarasota, your sister city.

M. Comuzzi: Utilisez Sarasota, votre ville soeur.

The Chairman: Or Sarasota, anywhere. Is there a potential conflict there?

Le président: Ou Sarasota. Y a-t-il une possibilité de conflit?

Ms Greene: Yes, I think there is.

Mme Greene: Oui, je le crois.

Mr. Comuzzi: There's a big conflict.

M. Comuzzi: Il y a un conflit de taille.

Ms Greene: I think there's a potential conflict there because you are balancing interests.

Mme Greene: Je crois qu'il y a une possibilité de conflit parce qu'on essaie de concilier les intérêts.

The Chairman: So as part of a bilateral agreement that might come forward, wouldn't it be advantageous, for example, for a regional airport like Hamilton's to not be included under a Toronto Pearson umbrella so as to cut the shackles in order that they can operate 737s?

Le président: Par conséquent, dans le cadre de l'accord bilatéral qui sera peut-être adopté, ne serait-il pas intéressant par exemple de libérer un aéroport régional comme celui de Hamilton de la tutelle de l'aéroport Pearson de Toronto pour lui permettre d'accueillir les 737?

Ms Greene: It would not anyway, so it won't be a problem for Hamilton.

Mme Greene: Ce ne serait pas le cas, et ce ne serait donc pas un problème pour l'aéroport de Hamilton.

The Chairman: I'm sorry.

Le président: Pardon.

Ms Greene: It would not be encompassed under a Pearson umbrella in any transitional arrangements to get to open skies.

Mme Greene: Hamilton ne serait pas sous la tutelle de Pearson dans le cadre de dispositions transitoires concernant l'ouverture de l'espace aérien.

The Chairman: But it currently is. That's the dilemma we face and unless we do renegotiate, we will be under that umbrella.

Le président: Mais c'est actuellement le cas. Voilà le dilemme auquel nous sommes confrontés, et si nous ne renégocions pas la question cette tutelle restera en vigueur.

Mr. Louis Ranger (Director General, Air Policy and Programs, Transport Canada): Currently, Hamilton is not on any route to a U.S. point.

M. Louis Ranger (directeur général, Politique et programmes de l'air, Transports Canada): Pour le moment, aucun avion à destination des États-Unis ne passe par Hamilton.

The Chairman: No, because they don't want to be. The U.S. don't want to fly to us because they're limited to 20 seats.

Le président: Non, parce que les Américains ne veulent pas. Ils ne veulent pas venir chez nous parce qu'ils ne peuvent atterrir qu'avec des appareils de 20 sièges.

[Texte]

Mr. Ranger: Currently, under an open skies agreement there would no limitation on the number of carriers that can be designated on any route.

The Chairman: That's exactly right. That's why I'm hoping for some bilateral act, but currently we have this problem.

Mr. Comuzzi: Hamilton, Sarasota, it's a natural, Canadian Airlines, 200 passengers a crack, two times a day.

The Chairman: And Dallas and Milwaukee and Pittsburgh.

Mr. McKinnon (Brandon—Souris): I have a quick question. I'm just a sit-in here today. I haven't heard that much since I got here about the component of air freighting of goods to profits as opposed to passengers. Is that any part of the equation of determining such outcomes?

Ms Greene: Air freight is certainly a growing part of the airline market generally but it's still a small share of airline revenues. It's still only between 10% and 15% of total airline revenues.

It is a consideration in the bilateral agreement with Canada and in many other bilateral agreements, I should say. Air cargo is always a separate but included part of the equation.

In the case of the Canada-U.S. bilateral, the nature of the market is such that this is one segment of the transborder market that may not have as much gain in it for Canada as the passenger and other segments. I hope we can at least maintain our position, but it won't have the same kind of gain. In other parts of the world, though, that isn't the case, such as Asia.

Mr. McKinnon: But we're talking bilateral arrangements.

Ms Greene: Yes.

Mr. McKinnon: What about international arrangements, Canada and the rest of the globe?

Ms Greene: The odd thing about air transport services is that they're not governed in any place in the world by a multilateral agreement. There's no GATT for air transport services. There are a whole bunch of bilateral agreements that had to be negotiated with each and every country.

• 1655

Mr. Hubbard: When I fly out of New Brunswick and change carriers in Montreal to come to Ottawa, there's an extra \$150 penalty on my ticket if I change from one carrier to another. And we look at this as a nation of travellers. Do you get many complaints on this?

Ms Greene: I complain.

Mr. Hubbard: There must be some way we can look at this to try to provide a more efficient service.

Ms Greene: The honourable committee member raises a point the witness has also noted. But I don't think in a deregulated environment in Canada, where the benefits to the country, including Atlantic Canada, on the price side have been very positive overall, we can show that. We're going to be able to fix that.

[Traduction]

M. Ranger: Dans le cadre d'un accord ciels ouverts, le nombre de transporteurs désignés ne serait pas limité, pour quelque route que ce soit.

Le président: C'est absolument exact. C'est pourquoi j'espère qu'il y aura un accord bilatéral, mais pour le moment nous sommes confrontés à ce problème.

M. Comuzzi: Hamilton, Sarasota, c'est une ligne naturelle pour les Lignes aériennes canadiennes, 200 passagers par vol, deux fois par jour.

Le président: Et Dallas, et Milwaukee, et Pittsburg.

M. McKinnon (Brandon—Souris): Je vais rapidement poser une question. Je me suis contenté d'écouter aujourd'hui, et je n'ai pas encore entendu beaucoup parler d'acheminement rentable de fret aérien depuis que je suis là. Est-ce que cela entre en ligne de compte?

M. Greene: Le fret aérien représente certes une partie de plus en plus importante du marché du transport aérien en général, mais il ne représente encore qu'une petite partie des recettes des compagnies aériennes, de 10 à 15 p. 100.

C'est une question qui entre en ligne de compte dans l'accord bilatéral avec le Canada et dans bien d'autres accords bilatéraux, dirais-je. Le fret aérien constitue toujours un élément distinct, mais qui entre en ligne de compte.

Dans le cas de l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis, la nature du marché est telle que ce segment ne représente peut-être pas autant de possibilités de gains pour le Canada que celui du transport des voyageurs et d'autres segments. J'espère que nous arriverons au moins à maintenir notre position, mais cela ne représentera pas les mêmes gains. Ce n'est toutefois pas le cas dans d'autres régions du monde, comme l'Asie.

M. McKinnon: Mais on parle d'accords bilatéraux.

Mme Greene: Oui.

M. McKinnon: Et les accords internationaux, entre le Canada et les autres pays du monde?

Mme Greene: Ce qui est étrange dans le domaine des services de transport aérien, c'est que dans aucun pays du monde ils ne sont régis par un accord multilatéral. Il n'existe pas de GATT dans ce secteur. Il existe toute une série d'accords bilatéraux qui ont dû être négociés avec chaque pays.

M. Hubbard: Quand je prends l'avion au Nouveau-Brunswick et que je change de compagnie à Montréal pour revenir à Ottawa, il y a une surcharge de 150\$ prévue sur mon billet. Et dire que l'on est considéré comme un pays de voyageurs. Recevez-vous des plaintes à ce sujet?

Mme Greene: Je m'en plains.

M. Hubbard: Il doit bien y avoir moyen d'examiner la question pour essayer d'offrir un service plus efficace.

Mme Greene: L'honorable membre du comité soulève une question qui a également été signalée par le témoin. Je ne crois pas que cette situation puisse se maintenir au Canada dans le contexte de la déréglementation, qui a généralement des effets bénéfiques pour le pays sur le plan des prix, y compris pour le Canada atlantique. Nous allons pouvoir régler ce problème.

[Text]

The problem with Montreal, as I see it, is that the gates and the times of arrival—If you don't change carriers from Moncton to Montreal, then you do have either a big time penalty or a big money penalty. It's one or the other. You're right.

Mr. Comuzzi: Just a moment now. You don't even have to change the airline. If you're—

The Chairman: Don't look at me; I don't fly there.

Mr. Comuzzi: The thing is right out of hand, and we should be taking a look at it pretty damn soon. The way the airlines charge Canadian patrons is right out of hand. If you stay over in Toronto, and you're forced to go to Toronto—you don't have a choice—what's the fare? They charge you \$185 more to go to the same location.

You have talked about how we're supposed to be looking after the consumer. The consumer is the last entity that's ever considered when it comes to talking about Transport Canada and the airlines in this country. I'm ready to make—

The Chairman: Before we go any further, I'm going to ask if there are any other questions related to the bilateral, specifically.

Mr. Comuzzi: It's the marketplace. You don't have a choice.

The Chairman: Seeing no more questions on the bilateral, I'll thank our witness, Ms Greene, for coming.

Mr. Gouk: Do you have our travel itinerary, or if we don't have a travel itinerary, comments from witnesses on this and the alternative?

The Chairman: Yes, we've already begun that process.

Thank you very much, witnesses.

The meeting is over.

[Translation]

En ce qui concerne Montréal, d'après ce que je peux voir, le problème réside dans les portes et les heures d'arrivée. . . Si l'on ne change pas de compagnie entre Moncton et Montréal, ou bien l'on prend beaucoup de temps, ou bien beaucoup d'argent. C'est l'un ou l'autre. Vous avez raison.

M. Comuzzi: Un instant. On n'est même pas obligé de changer de compagnie. Si l'on. . .

Le président: Ne me regardez pas; je ne vais pas là-bas en avion.

M. Comuzzi: La situation a complètement dégénéré, et il faudra l'examiner sans tarder. Les prix que les compagnies font payer à leurs clients canadiens sont exorbitants. Que font-elles quand on reste à Toronto, et que l'on est forcé d'aller à Toronto? Elles font payer 185\$ de plus pour se rendre à la même destination.

Vous nous avez expliqué que nous sommes censés défendre les intérêts des consommateurs. Les consommateurs sont le dernier élément qui entre en ligne de compte dans les discussions concernant Transports Canada et les compagnies aériennes de notre pays. Je suis prêt à. . .

Le président: Avant d'aller plus loin, je voudrais savoir s'il y a d'autres questions portant sur l'accord bilatéral.

M. Comuzzi: C'est la loi du marché. On n'a pas le choix.

Le président: Comme il n'y a plus de questions à poser sur l'accord bilatéral, je tiens à remercier notre témoin, M^{me} Greene, d'être venue.

M. Gouk: Avez-vous notre itinéraire ou, dans la négative, des commentaires de témoins ont-ils fait à ce sujet et au sujet de la solution de rechange?

Le président: Oui, nous avons déjà entamé ce processus.

Je remercie infiniment les témoins.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group -- Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;
Louis Ranger, Director General, Air Policy and Programs.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination;
Louis Ranger, directeur général, Politique et programmes de l'air.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27

- T82

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 14

Fascicule n° 14

Tuesday, Octobre 25, 1994
Thursday, October 27, 1994

Le mardi 25 octobre 1994
Le jeudi 27 octobre 1994

Chairperson: Stan Keyes

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation

Projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime

Claude-by-clause consideration

Étude article par article

INCLUDING:

Y COMPRIS:

The Second Report

Le deuxième rapport à la Chambre

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

(ERRATUM)

Evidence

Issue No. 12

Page 12:6 Mr. Harris (Prince George—Buckley Valley) should read Mr. Hoepfner (Lisgar—Marquette)

Page 12:7 Mr. Harris should read Mr. Hoepfner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Charles Hubbard
Daphne Jennings
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Jake Hoepfner
Elsie Wayne—(8)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

(ERRATUM)

Témoignages

Fascicule n° 12

Page 12:6 M. Harris (Prince George—Buckley Valley) doit être remplacé par M. Hoepfner (Lisgar—Marquette)

Page 12:7 M. Harris devrait être remplacé par M. Hoepfner

1st Session / 35th Parliament

1^{ère} Session / 35^e Législature**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Tuesday, June 14, 1994:

The Order was read for the second reading and reference to the Standing Committee on Transport of Bill C-38, An Act to provide for the Security of marine transport.

Pursuant to Standing Order 73(1), Mrs. Stewart (Secretary of State (Latin America and Africa)), seconded by Mr. Chan (Secretary of State (Asia-Pacific)), moved,—That, the Bill be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

Debate arose thereon.

The question was put on the motion and it was agreed to.

ATTEST**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi 14 juin 1994:

Il est donné lecture de l'ordre portant deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports du projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime.

Conformément à l'article 73(1) du Règlement, M^{me} Stewart (secrétaire d'État (Amérique latine et Afrique)), appuyée par M. Chan (secrétaire d'État (Asie-Pacifique)), propose,—Que le projet de loi soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

Il s'élève un débat.

La motion, mise aux voix, est agréée.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Friday, October 28, 1994

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SECOND REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, June 14, 1994, your Committee has considered Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Strike out lines 18 to 38 on page 2 and substitute the following therefor:

- “(a) when used in respect of a vessel,
- (i) the actual owner of the vessel, if it is not registered, or the registered owner, if it is registered,
 - (ii) a person having a beneficial interest in the vessel, including an interest arising under contract and any other equitable interest, other than an interest by way of a mortgage,
 - (iii) a lessee or charterer of the vessel who is responsible for its navigation, or
 - (iv) a master or other person who has command or charge of the vessel, other than a pilot, and
- (b) when used in respect of a marine facility, a person who has the charge, management and control of the facility, whether on that person's own account or as an agent of another person;”

Clause 13

In the French version only, strike out line 35 on page 7 and substitute the following therefor:

“légalement exigée, soit autorisée par le mi—”

Clause 16

Strike out line 34 on page 9 and substitute the following therefor:

“the direction was given to the operator of the”

Clause 18

Add immediately after line 7 on page 10 the following:

“18. A notice given to an operator of a vessel or marine facility or to an agent of the operator is effective with respect to that operator and any other operator of the vessel or marine facility.”

Clause 22

Strike out line 43 on page 12 and substitute the following therefor:

“marine facility, until the inspector is satisfied that the vessel is no longer such a threat.”

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 28 octobre 1994

Le Comité permanent des Transports a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 14 juin 1994, votre Comité a étudié le projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 2

Retrancher les lignes 3 à 10 à la page 2 et les remplacer par ce qui suit :

«exploitant. Le propriétaire réel d'un bâtiment non immatriculé et le propriétaire enregistré d'un bâtiment immatriculé, le capitaine et toute autre personne, à l'exclusion du pilote, ayant le commandement ou la direction d'un bâtiment, ainsi que toute personne ayant la direction, la gestion ou le contrôle d'une installation maritime pour son propre compte ou pour le compte d'autrui. Sont assimilés à l'exploitant d'un bâtiment la personne possédant un intérêt bénéficiaire sur celui-ci —notamment un intérêt découlant d'un contrat ou un autre intérêt en equity, né autrement que par voie d'hypothèque —, son locataire et l'affrètement responsable de sa navigation.»

Retrancher les lignes 43 à 45 à la page 2 et les lignes 1 à 7 à la page 3.

Article 13

Dans la version française seulement, retrancher la ligne 35 à la page 7 et la remplacer par ce qui suit :

«légalement exigée, soit autorisée par le mi—»

Article 16

Retrancher les lignes 29 à 31 à la page 9 et les remplacer par ce qui suit :

«nistré et attestant qu'un avis, accompagné du texte de l'injonction, a été donné à l'exploitant constitue la preuve que le nécessaire»

Article 18

Ajouter immédiatement après la ligne 9 à la page 10 ce qui suit :

«18. L'avis donné à l'exploitant d'un bâtiment ou d'une installation maritime, ou à son mandataire, vaut pour tous les exploitants de ce bâtiment ou de cette installation maritime.»

Article 22

Ajouter immédiatement après la ligne 32 ce qui suit :

«installations maritimes jusqu'à ce qu'il soit convaincu que la menace a disparu.»

It was agreed, — That Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation, be reprinted as a working copy for the use of the House of Commons at Report Stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 14, which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Il est convenu, — Que le projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime, soit réimprimé comme document de travail à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicule n° 14 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

STAN KEYES,

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 25, 1994
(20)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne, and Paul Mercier.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Department of Transport: John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning Group; Hal Whiteman, Director, Security Policy Planning and Legislative Programs. *From the Shipping Federation of Canada:* Capt. Ivan Lantz, Manager, Marine Operations.

The Order of Reference dated Tuesday, June 14, 1994 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation, be referred forthwith to the Standing Committee on Transports.

John Rodocanachi and Hal Whiteman made opening statements and answered questions.

Capt. Ivan Lantz made an opening statement and answered questions.

At 4:41 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 25 OCTOBRE 1994
(20)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 38, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Charles Hubbard, Daphne Jennings, Jim Jordan, Stan Keyes, Raymond Lavigne et Paul Mercier.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, expert-conseil.

Témoins: Du ministère des Transports: John Rodocanachi, directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence; Hal Whiteman, directeur, Programmes de politique – planification et réglementation en matière de sécurité. *De la Fédération maritime du Canada:* capitaine Ivan A. Lantz, directeur des Opérations maritimes.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi du mardi 14 juin 1994:

IL EST ORDONNÉ—Que le projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime, soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

John Rodocanachi et Hal Whiteman font des exposé et répondent aux questions.

Le capitaine Ivan Lantz fait un exposé et répond aux questions.

À 16 h 41, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

THURSDAY, OCTOBER 27, 1994
(21)

The Standing Committee on Transport met at 11:05 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Acting Member present: Glen McKinnon for Joe Comuzzi.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Department of Transport: John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning Group.

LE JEUDI 27 OCTOBRE 1994
(21)

Le Comité permanent des transports se réunit à 11 h 05 dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Anna Terrana.

Membre suppléant présent: Glen McKinnon remplace Joe Comuzzi.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, expert-conseil.

Témoin: Du ministère des Transports: John Rodocanachi, directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference of Tuesday, June 14, 1994, relating to Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated October 25, 1994, Issue No. 14*)

It was agreed, — That Clause 1 be allowed to stand.

On Clause 2

On motion of Joe Fontana, it was agreed, — That Clause 2 be amended by striking out lines 18 to 38, on page 2, and substituting the following therefor:

“(a) when used in respect of a vessel,

(i) the actual owner of the vessel, if it is not registered, or the registered owner, if it is registered,

(ii) a person having a beneficial interest in the vessel, including an interest arising under contract and any other equitable interest, other than an interest by way of a mortgage,

(iii) a lessee or charterer of the vessel who is responsible for its navigation, or

(iv) a master or other person who has command or charge of the vessel, other than a pilot, and

(b) when used in respect of a marine facility, a person who has the charge, management and control of the facility, whether on that person's own account or as an agent of another person;”

And the question being put on Clause 2, as amended, it was carried.

Clauses 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 and 12 carried severally.

On Clause 13

On motion of Joe Fontana, it was agreed, — That the French version of Clause 13 be amended by striking out line 35, on page 7, and substituting the following therefor:

“légalement exigée, soit autorisée par le mi—”

And the question being put on Clause 13, as amended, it was carried.

Clauses 14 and 15 carried severally.

On Clause 16

On motion of Joe Fontana, it was agreed, — That Clause 16 be amended by striking out line 34, on page 9, and substituting the following therefor:

“the direction was given to the operator of the”

And the question being put on Clause 16, as amended, it was carried.

Clause 17 carried.

On Clause 18

On motion of Joe Fontana, it was agreed, — That a new clause be added, immediately after line 7 on page 10:

“18. A notice given to an operator of a vessel or marine facility or to an agent of the operator is effective with respect to that operator and any other operator of the vessel or marine facility.”

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mardi 14 juin 1994 portant sur le projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du 25 octobre 1994, fascicule n° 14*)

Il est convenu — Que l'étude de l'article 1 soit reportée.

Article 2

Sur la motion de Joe Fontana, il est convenu — Que l'article 2 soit modifié: a) en remplaçant les lignes 3 à 10, à la page 2, par ce qui suit:

exploitant Le propriétaire réel d'un bâtiment non immatriculé et le propriétaire enregistré d'un bâtiment immatriculé, le capitaine et toute autre personne, à l'exclusion du pilote, ayant le commandement ou la direction d'un bâtiment, ainsi que toute personne ayant la direction, la gestion ou le contrôle d'une installation maritime pour son propre compte ou pour le compte d'autrui. Sont assimilés à l'exploitant d'un bâtiment, la personne possédant un intérêt sur celui-ci, notamment un intérêt découlant d'un contrat ou un autre intérêt en équité, né autrement que par voie d'hypothèque, son locataire et l'affréteur responsable de sa navigation.

b) et en supprimant les lignes 43 à 45, à la page 2, et les lignes 1 à 7, à la page 3.

L'amendement de l'article 2 est mis aux voix et adopté.

Les articles 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 sont adoptés séparément.

Article 13

Sur la motion de Joe Fontana, il est convenu — Que la version française de l'article 13 soit modifiée en remplaçant la ligne 35, à la page 7, par ce qui suit:

«légalement exigée, soit autorisée par le mi—»

L'amendement de l'article 13 est mis aux voix et adopté.

Les articles 14 et 15 sont adoptés séparément.

Article 16

Sur la motion de Joe Fontana, il est convenu — Que l'article 16 soit modifié en remplaçant les lignes 29 à 31, à la page 9, par ce qui suit:

«nistré et attestant qu'un avis accompagné du texte de l'injonction a été donné à l'exploitant, constitue la preuve que le nécessaire»

L'amendement de l'article 16 est mis aux voix et adopté.

L'article 17 est adopté.

Article 18

Sur la motion de Joe Fontana, il est convenu — Qu'un nouvel article soit ajouté immédiatement après la ligne 9, à la page 10:

«18. L'avis donné à l'exploitant d'un bâtiment ou d'une installation maritime, ou à son mandataire, vaut pour tous les exploitants de ce bâtiment ou de cette installation maritime.»

Clauses 19, 20 and 21 carried severally.

On Clause 22

On motion of Joe Fontana, it was agreed, — That Clause 22 be amended by striking out line 43, on page 12, and substituting the following therefor:

“marine facility, until the inspector is satisfied that the vessel is no longer such a threat.”

And the question being put on Clause 22, as amended, it was carried.

Clauses 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 and 31 carried severally.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

ORDERED, — That the Chairman report Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation, as amended, to the House.

ORDERED, — That Bill C-38, An Act to provide for the security of marine transportation, as amended, be reprinted for the use of the House of Commons at Report stage.

At 11:16 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Les articles 19, 20 et 21 sont adoptés séparément.

Article 22

Sur la motion de Joe Fontana, il est convenu — Que l'article 22 soit modifié par ajout, après la ligne 32, de ce qui suit:

«installations maritimes jusqu'à ce qu'il soit convaincu que la menace a disparu.»

L'amendement de l'article 22 est mis aux voix et adopté.

Les articles 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 31 sont adoptés séparément.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi modifié est adopté.

IL EST ORDONNÉ — Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime.

IL EST ORDONNÉ — Que le projet de loi C-38 modifié, Loi concernant la sûreté du transport maritime, soit réimprimé pour utilisation à l'étape du rapport par la Chambre des communes.

À 11 h 16, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Santosh Sirpaul

Ellen Savage

Clerks of the Committee

Les greffières du Comité

Santosh Sirpaul

Ellen Savage

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, October 25, 1994

The Chairman: Good afternoon, colleagues. We are together this afternoon to consider an order from the House of Commons that Bill C-38, an act to provide for the security of marine transportation, be referred forthwith to the Standing Committee on Transport.

This is our first meeting, and to get a thorough explanation of the nature, scope and purpose of Bill C-38 we have with us John Rodocanachi, director general, security and emergency planning group, as well as Hal Whiteman, director, security policy planning and legislative programs.

Good afternoon, gentlemen. Thank you for coming. Please proceed.

Mr. John Rodocanachi (Director General, Security and Emergency Planning Group, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I appreciate very much the opportunity to appear before your committee to explain the need and effect of Bill C-38, the proposed Marine Transportation Security Act.

I have with me, as you noted, Mr. Hal Whiteman, my director of security policy. At the end we will attempt to answer any detailed questions you have, or we will certainly find out the answers for you.

I would like to start off, if I may, with little bit on the threat, because all security requirements should be based on some form of threat. I would suggest to you that the end of the Cold War has created a very unstable world. Ethnic terrorism is on the rise throughout the world. You only have to look at your newspaper any day of the week to see problems of that kind globally. Terrorism in transportation is well established and creates enormous costs in loss of human life, economic loss and suffering.

In the three major modes of transportation, in aviation for example, global hijacking, common since the late 1960s, is now once again on the rise. Last year it reached the same high level it was at in the late 1960s, when the common place to go at that time was Cuba. Now it's more in the former Soviet republics and in Asia.

Sabotage in aviation has also been used to great effect. I don't have to remind the committee of PanAm 103 or the Air India suspected disaster in Canada or the French incident out of Africa. On rail, there has been hijacking in the Netherlands, and some while ago a bomb in the central station of Montreal.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 25 octobre 1994

• 1535

Le président: Bon après-midi, chers collègues. Nous sommes réunis cet après-midi pour étudier un ordre de la Chambre des communes qui demande que le projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime, soit renvoyé immédiatement au Comité permanent des transports.

C'est notre première réunion, et, afin d'obtenir une explication en profondeur de la nature, de la portée et de l'objet du projet de loi C-38, nous avons avec nous M. John Rodocanachi, qui est directeur général du Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence, ainsi que M. Hal Whiteman, qui est directeur, Politique, planification et programmes de réglementation en matière de sécurité.

Bon après-midi, messieurs. Je vous remercie d'être venus. Vous avez la parole.

M. John Rodocanachi (directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de pouvoir comparaître devant votre comité pour expliquer le bien-fondé et l'objet du projet de loi C-38 concernant la sûreté du transport maritime.

Comme vous l'avez dit, je suis accompagné de M. Hal Whiteman, qui est mon directeur de la politique en matière de sécurité. À la fin de notre exposé, nous tenterons de répondre à toutes questions de détail que vous pourriez poser; si nous ne pouvons y répondre sur-le-champ, nous trouverons assurément la réponse à votre intention.

Je voudrais tout d'abord dire quelques mots au sujet de la menace, car toute exigence en matière de sécurité devrait être fondée sur une forme quelconque de menace. Je vous invite à considérer que la fin de la guerre froide a créé un monde très instable. On assiste partout dans le monde à une recrudescence du terrorisme ethnique. Il suffit de jeter un coup d'oeil sur le journal n'importe quel jour de la semaine pour constater que des problèmes de ce genre surgissent partout dans le monde. Le terrorisme dans le domaine des transports est un phénomène bien établi dont les coûts sont énormes en termes de pertes de vie, de souffrances et de pertes économiques.

Ce phénomène existe dans les trois principaux modes de transport; dans l'aviation, par exemple, les détournements ont cours depuis la fin des années soixante, et on enregistre aujourd'hui une recrudescence. L'année dernière, on est revenu au même niveau élevé qu'à la fin des années soixante, époque à laquelle la destination la plus courante des pirates de l'air était Cuba. Aujourd'hui, cela se produit surtout dans les ex-républiques soviétiques et en Asie.

• 1540

Les actes de sabotage dans l'aviation ont également été utilisés avec beaucoup d'efficacité. Je n'ai pas besoin de rappeler au comité la catastrophe du vol 103 de la PanAm, l'attaque soupçonnée contre le vol d'Air India au Canada, ou encore l'incident mettant en cause un appareil français en Afrique. Dans le secteur ferroviaire, il y a eu un acte de piraterie aux Pays-Bas, et, il y a quelque temps, une bombe a été placée à la Gare centrale de Montréal.

[Text]

On the marine side, the purpose of our meeting today, I'll remind you of the *Achille Lauro* and the *City of Poros* incidents in the Mediterranean. International piracy is now at an unprecedented level in Southeast Asia. There is an enormous incidence of piracy, and it is very dangerous as large tankers sometimes go through the straits there with no crew on board because pirates have removed them in robbing the ship.

All this, I acknowledge, is not taking place within Canada. I'll come back to that in a moment.

The proposed bill before you today is part of a mosaic of international law and domestic legislation that we believe is essential to enable the government and our minister to respond effectively to a potential threat and risk posed by terrorism. This overall Canadian mosaic includes, on the aviation side, several conventions on national obligations against terrorism against aviation and a convention on marking of explosives, and in the UN the International Civil Aviation Organization's Annex 17 establishes preventative standards for all nations to use in aviation security.

Domestically, we have the enabling legislation of the Aeronautics Act and a mature regulatory scheme below that, including aerodrome and aviation regulations and measures.

On the rail side, domestically we have the enabling legislation provided by the Railway Safety Act, and we are working on subordinate security regulations of that.

On the marine side, there's an international response framework called for by convention and protocol, including a call by the International Maritime Organization, the UN marine equivalent to the Civil Aviation Organization, for cruise ship measures, to which Canada is a party. But domestically at the moment we have nothing, except that all modes of course have a framework provided through the Criminal Code and the Security Offences Act.

So, as I mentioned, we have a mature framework in legislation, regulation, and measures for aviation and enabling legislation for rail, but currently there's no preventative security authority for marine transportation—nor, in consequence, any federal ability to deal effectively with any change in the threat. Marine security currently relies on voluntary industry cooperation, particularly in the area of cruise ships, and this has proven to be totally inadequate. Basic precautions are not being taken and contingency planning is largely non-existent.

[Translation]

Dans le secteur maritime, qui fait l'objet de notre réunion d'aujourd'hui, je vous rappelle les incidents mettant en cause le *Achille Lauro* et le *City of Poros*, tous les deux dans la Méditerranée. La piraterie internationale atteint aujourd'hui un niveau sans précédent en Asie du Sud-Est. Les actes de piraterie sont très fréquents, et c'est extrêmement dangereux, étant donné que des pétroliers de gros tonnage passent parfois dans des détroits dans cette région du monde sans aucun équipage à bord, des pirates les ayant enlevés pour voler le navire.

Je reconnais que rien de tout cela ne se passe au Canada. J'y reviendrai dans un instant.

Le projet de loi dont vous êtes saisis aujourd'hui fait partie d'une mosaïque de textes législatifs internationaux et nationaux qui sont à notre avis indispensables pour permettre au gouvernement et au ministre de réagir avec efficacité aux menaces et aux risques que fait peser le terrorisme. Les éléments canadiens de cette mosaïque englobent, pour l'aviation, plusieurs conventions sur les obligations nationales touchant le terrorisme contre l'aviation et une convention sur le marquage des explosifs. Par ailleurs, dans le cadre de l'ONU, l'annexe 17 de l'Organisation de l'aviation civile internationale fixe des normes préventives à l'intention de tous les pays en matière de sécurité aérienne.

Le cadre de prévention nationale est assuré par la Loi sur l'aéronautique et un cadre réglementaire étoffé qui en découle et qui comporte notamment des règles et mesures relatives aux aéroports et à l'aviation en général.

Du côté du rail, la loi habilitante au Canada est la Loi sur la sécurité ferroviaire, et nous travaillons actuellement à mettre au point des règlements de sécurité aux termes de cette loi.

Pour ce qui est du secteur maritime, il y a un cadre d'intervention international assuré par des conventions et un protocole, comportant notamment des mesures non obligatoires au sujet des navires de croisière énoncées par l'Organisation maritime internationale, qui est l'équivalent maritime de l'Organisation de l'aviation civile et dont le Canada est partie prenante. Mais pour le moment nous n'avons rien sur le plan national pour le secteur maritime, sinon que tous les modes de transport sont régis par un cadre assuré par le Code criminel et la Loi sur les infractions en matière de sécurité.

Nous avons donc un cadre fort étoffé de textes de loi, de règlements et de mesures dans le secteur de l'aviation, et nous avons une loi habilitante pour le rail, mais à l'heure actuelle il n'y a aucune autorité pour la prévention et la sécurité dans le domaine du transport maritime et, par conséquent, le gouvernement fédéral n'a aucun moyen de réagir effectivement à tout changement à la menace à cet égard. La sécurité maritime repose actuellement sur la collaboration et des mesures volontaires du secteur, en particulier dans le domaine des navires de croisière, et cela s'est révélé tout à fait insatisfaisant. On néglige de prendre les précautions les plus élémentaires, et la planification des mesures d'urgence n'existe à peu près pas.

[Texte]

Although, I repeat, the threat is currently assessed as low, this could quickly change. Vessels in ports in Canada are very vulnerable to attack, and effects could be catastrophic in terms of lives, environment, essential transportation for the economy, and domestic and international political relations.

Members will appreciate that if an event were to occur it would be too late to put in place enabling legislation to deal with a situation that was taking place or had happened.

This act seeks to establish a unified framework for preventative security and to provide the minister with powers similar to those available in air and rail to regulate the security of shipping and ports. It is tailored to the marine environment, obviously, and incorporates improved regulation-making features.

Development of the act has had a long gestation period. In keeping with the government's commitment to full and open consultation with those it wishes to regulate, we've had extensive consultations with the marine industry to seek their input on how legislation should be formulated. Briefs provided to the committee by the North West Cruise Ship Association and the Shipping Federation of Canada testify to the effectiveness of that process, I believe.

The committee will wish to note that the government will be proposing some adjustments to Bill C-38. These are as a result of further dialogue with industry. We hope to ensure continuing industry-government cooperation in marine security. If Parliament sees fit to approve this framework, Transport Canada will be looking to begin a new dialogue with industry on appropriate regulations, measures, and rules for marine security.

Notwithstanding the broad potential application of the legislation, Transport Canada has made it clear that we have principally two priorities: the regulation of cruise ships in ports to comply with existing international standards—as I mentioned earlier, Canada is a party under the IMO convention—and ensuring major segments of industry have contingency plans that can be activated quickly in the event of a changing threat, to ensure the provision of adequate security.

As with the current legislation, Transport Canada is prepared—in fact, is willing and anxious—to work with industry on a participatory consultative basis to ensure the regulatory regime takes into consideration the dynamics and concerns of industry while meeting the government objectives. Regulations will be based to the extent possible on performance standards and industry best practices in order to deliver the most cost-effective regime.

[Traduction]

Je le répète, la menace est actuellement jugée faible, mais cela pourrait changer rapidement. Les navires au mouillage dans les ports canadiens sont très vulnérables à des attaques qui pourraient être catastrophiques en termes de pertes de vie, de pollution, de perturbation des transports qui sont essentiels pour l'économie, et sur le plan des relations politiques nationales et internationales.

Les membres du comité comprendront que si un acte terroriste survenait, il serait trop tard pour mettre en place une loi habilitante permettant de faire face à une situation passée, ou même présente.

Le projet de loi vise donc à établir un cadre unifié de sûreté préventive et à conférer au ministre des pouvoirs analogues à ceux qui existent dans le domaine de l'aviation et du transport ferroviaire en vue de réglementer la sûreté de la navigation maritime et des ports. Le texte de loi est naturellement taillé sur mesure pour le secteur maritime et comporte notamment des caractéristiques améliorées pour prendre des règlements.

● 1545

L'élaboration de ce projet de loi a connu une longue période de gestation. Conformément à l'engagement pris par le gouvernement de tenir des consultations nombreuses et ouvertes avec ceux et celles qu'il cherche à réglementer, nous avons eu de nombreuses consultations avec le secteur maritime pour qu'il contribue à la formulation d'une loi à cet égard. Les mémoires remis au comité par la North West Cruise Ship Association et la Fédération maritime du Canada attestent à mon avis l'efficacité du processus.

J'attire l'attention du comité sur le fait que le gouvernement proposera certaines modifications au projet de loi C-38. Celles-ci résultent d'un dialogue plus poussé avec l'industrie, et nous espérons assurer la poursuite de la collaboration entre l'industrie et le gouvernement en matière de sûreté maritime. Si le Parlement juge qu'il faut approuver ce cadre, Transports Canada cherchera à amorcer un nouveau dialogue avec l'industrie sur les règlements, les mesures et les règles qui conviennent pour assurer la sûreté maritime.

En dépit du vaste potentiel d'application de ce projet de loi, Transports Canada a déclaré sans équivoque que nous avons essentiellement deux priorités: réglementer les navires de croisière et les ports pour se conformer aux normes internationales en vigueur—comme je l'ai dit tout à l'heure, le Canada est partie à la convention de l'Organisation maritime internationale—et veiller à ce que les principaux segments de l'industrie soient dotés de plans d'urgence qu'il serait possible de déclencher rapidement en cas de menace pour prendre des mesures de sûreté suffisantes.

Comme dans le cas de la législation actuelle, Transports Canada est prêt à collaborer... en fait, il souhaite fortement collaborer avec l'industrie sur la base de consultations participatives pour que le régime de réglementation tienne compte de la dynamique et des préoccupations de l'industrie tout en répondant aux objectifs du gouvernement. Le règlement sera fondé dans toute la mesure du possible sur les normes de rendement et les meilleures pratiques de l'industrie afin d'avoir le régime le plus rentable possible.

[Text]

We believe this is a well-balanced piece of legislation and it will rectify a current lack in the Canadian transportation security mosaic, vital to the protection of Canadian marine interests and the competitors of our industry.

We now have, Mr. Chairman, a formal brief with overheads in front of you. At this time we can pause for questions to me or go straight ahead with the more formal brief; whichever you wish.

The Chairman: I think we'll have the formal brief first, then we'll get right to the questioning. Agreed, colleagues? We'll hear the brief and then we can ask questions.

Mr. Rodocanachi: In that case I'll ask Mr. Whiteman to present the brief.

The Chairman: Mr. Whiteman.

Mr. Hal Whiteman (Director, Security Policy Planning and Legislative Programs, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I'll be speaking from the document entitled "Marine Transportation Security Act: Briefing to the Standing Committee on Transport";

ou en français: «Loi sur la sûreté du transport maritime, Note d'information pour le Comité permanent des transports».

This is to give you a slightly more detailed view of what is contained in the legislation before the committee.

The bill was tabled in the House of Commons in June of this year and referred quickly to this committee for review. It was tabled after extensive consultation with the industry. The background to the bill, as John Rodocanachi has described, stems initially from the marine terrorist incidents in the Mediterranean involving the *Achille Lauro*, in which an American citizen was killed, and the *City of Poros*, which was a Greek ferry aboard which terrorists opened fire and killed 14 people and wounded 26.

That led to the development initially of measures for the cruise trade, voluntary measures put together by the International Maritime Organization to cover ships that were basically on international voyages of more than 24 hours in duration. Canada was a signatory to those and commended them to Canadian industry for implementation. As Mr. Rodocanachi has mentioned, the results have been uneven, and in general unsatisfactory.

On the side of dealing with incidents after they have occurred, Canada has also become signatory to a convention concerning unlawful interference with marine transportation, which is very like aviation conventions, which basically denies to terrorists safe haven for any who would undertake such acts. It requires the institution, on the part of those who comply, of a prosecute or extradite regime. There have been 27 signatories to date, of which Canada is one, and it now has the force of international law.

[Translation]

Nous estimons qu'il s'agit d'un texte législatif équilibré qui remédiera à une lacune actuelle de la mosaïque législative de sûreté des transports canadiens; c'est un élément indispensable à la protection des intérêts maritimes canadiens et à la compétitivité du secteur.

Nous avons maintenant, monsieur le président, un exposé plus structuré et des transparents à vous présenter. Nous pouvons peut-être faire une pause pour répondre aux questions, ou passer tout de suite à l'exposé suivant; je m'en remets à vous.

Le président: Je crois que nous entendrons l'exposé structuré en premier, après quoi nous passerons aux questions. D'accord, chers collègues? Nous poserons des questions après avoir entendu l'exposé.

M. Rodocanachi: Dans ce cas, je vais demander à M. Whiteman de présenter le document.

Le président: Monsieur Whiteman.

M. Hal Whiteman (directeur, Politique, planification et programmes de réglementation en matière de sécurité, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Mon exposé est fondé sur le document que vous avez en mains et qui est intitulé «Loi sur la sûreté du transport maritime, Note d'information pour le Comité permanent des transports»;

le titre anglais est «Marine Transportation Security Act: Briefing to the Standing Committee on Transport».

Le but est de vous donner un aperçu un peu plus détaillé de la teneur du projet de loi dont le comité est saisi.

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des communes en juin dernier et a été rapidement renvoyé au comité pour y être étudié. Il a été déposé à la suite de consultations très poussées avec les représentants du secteur. Comme John Rodocanachi l'a dit, ce projet de loi découle d'un contexte comportant notamment les incidents de terrorisme maritime survenus dans la Méditerranée et impliquant le *Achille Lauro*, qui a causé la mort d'un citoyen américain, et le *City of Poros*, traversier grec à bord duquel des terroristes ont ouvert le feu, tuant 14 personnes et en blessant 26 autres.

Cela a abouti initialement à l'élaboration par l'Organisation maritime internationale de mesures facultatives destinées au secteur des croisières et visant essentiellement les voyages internationaux d'une durée de plus de 24 heures. Le Canada est signataire de ces mesures et en a recommandé l'application par le secteur canadien. Comme M. Rodocanachi l'a dit, les résultats ont été inégaux et généralement insatisfaisants.

En ce qui concerne les réactions aux incidents ayant eu lieu, le Canada est déjà signataire d'une convention concernant les atteintes illicites au transport maritime, qui ressemble beaucoup aux conventions sur le transport aérien, et qui, essentiellement, refuse tout asile à des terroristes qui se seraient livrés à des actes de cette nature. Au titre de cette convention, les signataires doivent restaurer des méthodes de poursuite ou d'extradition. Jusqu'à présent, 27 pays, dont le Canada, ont signé cette convention, qui a maintenant force de loi en droit international.

[Texte]

Mr. Chairman, the main advantages of the bill you have in front of you are that it does provide authority to the Ministry of Transport, which is similar to what he already possesses for air and rail transportation, and thus addresses the current imbalance in the accountability the minister has for the transportation system and the authority he has to deliver against that accountability. It gives the ability to provide, or to require to be provided, specific marine security, where and when required, and that's where we move into the regulatory regime, somewhat later.

It would give the minister the authority to require enhanced security measures when the threat warrants. As Mr. Rodocanachi has mentioned, the situation is unstable, and one of the most prudent things we believe that we can do with the legislation is to ensure that contingency planning is carried out so that, in the event that a threat changes either locally or on a broad basis across Canada, the industry is well placed to respond to that threat with the minimum disruption to its trade.

Finally, we think that the advantage of the bill, relative to our neighbours to the south, is that it will enable us to maintain our competitiveness with others, particularly the United States, who are increasing their security requirements, and they're active now. We're afraid, if this doesn't happen, that terrorists, as is their wont, will seek out weak targets. We wouldn't want the Canadian marine industry to become a victim of success in the rail or the aviation system.

As John Rodocanachi has noted, Mr. Chairman, the regulations that would be made pursuant to this in legislation, which is enabling legislation only, will be developed only after full consultation with industry and other interested parties. That will be the real test, I think, of how well government and industry can work together on security requirements in the marine mode.

Turning to the question of application in a more detailed sense, the bill is intended to apply to vessels, ports and marine facilities in Canada, and Canadian registered vessels anywhere, and the bill is binding on the Crown.

The bill also applies to drill rigs and platforms, which are obvious attractive targets for marine terrorism, particularly in relation in the phenomenon known as eco terrorism. Both of these will be further narrowed down in scope as we get into the regulatory side of things subsequent to any legislation.

I should note that the vessels and facilities under the authority of the Minister of National Defence are exempt. This is in the belief that they are better able to provide for their security through their own requirements than any legislation which we might introduce.

[Traduction]

Le principal avantage de ce projet de loi, monsieur le président, c'est de conférer au ministre des Transports des pouvoirs similaires à ceux qu'il possède déjà dans le domaine du transport aérien et du transport ferroviaire; le projet de loi corrige donc le déséquilibre existant actuellement entre, d'une part, les responsabilités du ministre au sujet du système de transport et, d'autre part, les pouvoirs dont il dispose pour assumer ses responsabilités. Le projet de loi permet d'assurer, ou d'exiger que l'on assure, des mesures de sécurité précises, là et quand elles sont requises, et c'est à ce sujet que nous passerons plus tard à un régime de réglementation.

Le projet de loi autorise le ministre à exiger des mesures de sécurité plus sévères quand la menace le justifie. Comme M. Rodocanachi l'a mentionné, la situation est instable, et l'un des gestes les plus prudents, à notre avis, dans le cadre de cette mesure législative, consisterait à s'assurer de la préparation de plans d'urgence pour que ce secteur puisse bien réagir, en désorganisant le moins possible ses activités, au cas où la menace évoluerait soit localement, soit d'une façon plus générale dans l'ensemble du Canada.

Finalement, nous estimons que le projet de loi présente un autre avantage, en ce sens qu'il nous permet de maintenir notre compétitivité plus particulièrement vis-à-vis de nos voisins du Sud, les États-Unis, qui adoptent des exigences de sécurité plus sévères et sont actuellement actifs dans ce domaine. Si nous ne prenons pas les mesures nécessaires, nous craignons que les terroristes, suivant leur penchant naturel, ne s'attaquent aux cibles les plus faibles. Nous ne voudrions pas que le secteur maritime canadien devienne la victime des succès rencontrés dans le transport ferroviaire et aérien.

Comme M. John Rodocanachi l'a remarqué, monsieur le président, les règlements découlant de cette mesure, qui n'est qu'une loi habilitante, seront l'aboutissement de consultations très étendues avec le secteur et les autres parties intéressées. Je crois que cela sera une épreuve très valable pour déterminer dans quelle mesure le gouvernement et le secteur privé peuvent travailler ensemble à la définition des besoins de sécurité du mode de transport maritime.

En ce qui concerne le champ d'application de la loi, pour entrer dans les détails, le projet de loi vise les bâtiments, les ports et les installations maritimes au Canada ainsi que les bâtiments canadiens où qu'ils soient, et, d'autre part, la loi lie la Couronne.

Mais notez par ailleurs que le projet de loi vise également les installations et plateformes de forage qui sont de toute évidence des cibles intéressantes pour le terrorisme marin, plus particulièrement dans le cadre du phénomène que l'on nomme l'écoterrorisme. Les installations et plateformes de forage feront l'objet d'une description plus précise quand nous en serons au stade de l'élaboration des règlements qui suit l'adoption de toute mesure législative.

Vous noterez que le projet de loi accorde une exemption aux bâtiments et aux installations sous l'autorité du ministre de la Défense nationale. On estime en effet que les mesures que ce ministère pourrait prendre assureraient mieux la sécurité des bâtiments et installations, compte tenu de ses exigences, que toute mesure législative qui pourrait être proposée.

[Text]

Turning to the key legislative provisions, if you examine the bill you will find there authority under clauses 5 and 6 to make regulations, and take preventive action where necessary, and "where necessary" is, as I've mentioned, subject to detailed discussion and negotiation with the industry.

It will also give a couple of options that don't take us through the normal gazetting process of regulations. The first is the option that is currently used on the aviation side of formulating detailed requirements, or measures, as we call them, to be implemented under normal and enhanced threat conditions. As I mentioned earlier, the enhanced threat conditions response is an indication of what you must do to plan well in the event that there is a change in the threat.

Secondly, we have borrowed, begged or stolen from the Railway Safety Act the notion that operators should be allowed, in keeping with the government's commitment to provide maximum flexibility to the industry in meeting requirements, to formulate their own rules and submit them to the minister for approval. That you will find in clauses 10 and 11 of the bill. This would enable us both to draw on the operator expertise and to recognize the fact that the marine industry in Canada is a very diverse industry and must meet a variety of local conditions that aren't always successfully addressed through the development of broad-based national regulations.

• 1555

The reason why measures and rules would not go through the normal gazetting process in the *Canada Gazette* is twofold. The principal one is that there is a real advantage in keeping such information out of the public domain so that it cannot be used by those who would commit terrorism or acts of sabotage in order to defeat the system Canada has in place. The second situation is that, as John Rodocanachi has mentioned, the circumstances of threat are very volatile; they can change at a moment's notice, and there is a need to react to circumstances very quickly in events such as the Gulf War by instituting measures without having to go through a long and extended process.

Legislative proposals also permit, under section 12, the granting of exemptions where appropriate, which recognizes a variety of special situations that can occur where there is no particular threat to the security of Canada. We have used this kind of provision extensively in aviation in order to deal with special local circumstances of that sort, and it's available to us in the proposed legislation here.

The minister would also have, under section 16, the ability to direct vessels about which there are security concerns to locations where they pose less of a threat. This recognizes that there are forced measure situations where a vessel is under threat and moving it out of a dangerous situation can help to resolve the situation and also prevent collateral damage to other facilities if the vessel happens initially to be in a harbour or other place where there's a great deal of infrastructure around.

[Translation]

Pour examiner maintenant les principaux éléments du projet de loi, vous constaterez que les articles 5 et 6 autorisent l'élaboration des règlements et permettent également de prendre des mesures préventives là où cela est nécessaire, et l'expression «là où c'est nécessaire» fera, comme je l'ai indiqué, l'objet de discussions et de négociations détaillées avec ce secteur.

Le projet de loi permet également deux possibilités qui évitent le processus normal de publication des règlements dans la *Gazette du Canada*. La première option, déjà utilisée pour le transport aérien, permet la formulation de prescriptions détaillées, de mesures, dans notre terminologie, qui doivent être observées dans des conditions de menaces normales et élevées. Comme je l'ai déjà dit, la réaction à des conditions de menaces sévères reflète la nécessité de planifier bien à l'avance au cas où le niveau de menaces changerait.

Deuxièmement, nous avons emprunté, ou volé, à la Loi sur la sécurité ferroviaire cette notion que les exploitants devraient être autorisés, pour respecter l'engagement du gouvernement à assurer le maximum de flexibilité pour répondre aux exigences, à formuler leurs propres règles et à les soumettre au ministre pour approbation. Cela figure aux articles 10 et 11 du projet de loi. Cela nous permettrait, à la fois, de bénéficier de l'expertise des entreprises exploitantes et de reconnaître que le secteur maritime canadien est très diversifié et doit faire face à des situations locales diverses dont on ne peut vraiment pas traiter dans des règlements nationaux de portée très générale.

Les mesures à prendre et les règles à respecter seraient dispensées du processus normal de publication dans la *Gazette du Canada* pour deux raisons. Tout d'abord, parce qu'il est vraiment préférable de ne pas voir ces renseignements dans le domaine public afin d'éviter qu'ils puissent être utilisés par des terroristes ou des saboteurs pour contourner le système de sécurité adopté par le Canada. Deuxièmement, comme John Rodocanachi l'a dit, les circonstances entourant les menaces peuvent changer très rapidement d'un moment à l'autre, et il faut pouvoir réagir immédiatement à de nouvelles circonstances, comme celles découlant de la guerre du Golfe, et prendre des mesures appropriées sans avoir à suivre un processus long et complexe.

À l'article 12 le projet de loi prévoit la possibilité d'accorder des exemptions quand cela est justifié pour tenir compte de diverses situations spéciales qui pourraient se présenter quand la sécurité du Canada n'est pas en cause. Le transport aérien a eu recours à des dispositions similaires pour faire face à des situations locales de cette nature; le projet de loi que vous étudiez a donc prévu cette possibilité.

L'article 16 donne au ministre le pouvoir d'ordonner aux bâtiments qui posent des problèmes de sécurité de se rendre à des endroits où ils présentent un risque moindre. On reconnaît ainsi que certaines situations contraignent l'imposition de mesures particulières, comme, par exemple, le cas d'un navire menacé qu'il convient d'éloigner de la situation à risque pour tenter de résoudre le problème et d'éviter des dommages connexes à d'autres installations qui pourraient se produire si le navire est à quai ou à un autre endroit où les infrastructures sont nombreuses.

[Texte]

It provides the ability to designate persons to monitor and enforce the regulatory requirements. These would be the Transport Canada multimodal security inspectors, who are already in transportation. It provides for the ability to inspect vessels, ports, and marine facilities, to seize evidence, and to detain vessels, which are standard compliance-monitoring provisions.

A fairly onerous penalty regime goes with this: for summary conviction offences it is up to \$5,000 and six months for individuals and \$100,000 for corporations, whereas indictable offences talk of penalties of up to \$10,000 in one year for individuals and \$200,000 for corporations. This is consistent with similar provisions in the Railway Safety Act.

We recognize that a great number of the offences tend to be rather routine and, in some cases, administrative offences. In line with the development of regulations in concert with industry, we would also look to develop the enforcement regime to ensure that all of the alternative avenues to prosecution were exercised before we ever got into prosecutorial situations.

As John Rodocanachi mentioned, there are a number of proposed amendments to Bill C-38. They are very brief. In general, these reflect the ongoing dialogue we've had with the industry since the bill was tabled in the House of Commons.

Based on representations from the Shipping Federation and others, we have proposed to remove from the definition of "operator" the definition of "agent", thus eliminating specific liability for agents. We've been persuaded to do this because agents would be exposed to potential liability if the bill were allowed to remain unamended and they don't necessarily have the associated authority or resources given to them by the operators in order to ensure compliance.

The concern we had about agents was that they would be a mandatory or effective vehicle through which information could get to owners and operators in order to ensure that they could comply with requirements, and I think this has been achieved by additions to clause 18.

There has been a minor change to clause 13 to ensure that common-law rules can be used to legally require production of measures and rules. There was an imbalance between the English and French.

[Traduction]

Le projet de loi accorde également la possibilité de désigner des personnes chargées de surveiller la conformité aux règlements et de les faire respecter. Il s'agirait des inspecteurs de la sécurité multimodale de Transports Canada qui appartiennent déjà au système de transport. Les dispositions du projet de loi permettent l'inspection des navires, des ports et des installations maritimes, ainsi que la saisie des preuves, et permettent aussi l'immobilisation de bâtiments; il s'agit de dispositions normales pour assurer la surveillance et la conformité aux règlements.

On prévoit un régime de peines assez lourdes. Dans les cas de déclaration de culpabilité par procédure sommaire, l'amende maximale est de 5 000\$ et l'emprisonnement maximal est de six mois, et ce, dans le cas d'un individu; dans le cas d'une personne morale, l'amende maximale est de 100 000\$. Dans les cas de déclaration de culpabilité par mise en accusation, les peines maximales sont, pour un individu, une amende de 10 000\$ ou un an d'emprisonnement, et pour les personnes morales l'amende maximale est de 200 000\$. Cela est comparable aux dispositions similaires de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Nous reconnaissons que bon nombre des infractions concerneraient surtout des questions de routine, et, dans certains cas, des infractions administratives. Compte tenu de la mise en place de règlements établis de concert avec les exploitants, nous envisageons la mise en place d'un système d'application de la loi qui prévoirait que toutes les procédures autres que les poursuites seraient utilisées avant de passer à des poursuites devant les tribunaux.

Comme M. John Rodocanachi l'a indiqué, on a déjà proposé un certain nombre d'amendements au projet de loi C-38. Ce sont en général des modifications fort brèves, qui reflètent le plus souvent l'évolution de notre dialogue avec les compagnies exploitantes qui se déroule depuis que le projet de loi a été déposé à la Chambre des communes.

Compte tenu des remarques présentées par la Fédération des armateurs de navire et d'autres, nous avons proposé d'éliminer de la définition du terme «exploitant» le terme «agent», dégageant ainsi les agents d'une responsabilité spécifique. Nous sommes convaincus de l'utilité de cette modification parce que les agents seraient exposés à un risque potentiel si le texte n'était pas modifié; d'autre part, les agents ne reçoivent pas nécessairement des exploitants les pouvoirs et les ressources nécessaires pour se conformer aux règlements.

Nous avons pensé que les agents seraient un intermédiaire obligatoire ou efficace pour informer les propriétaires et les exploitants afin de s'assurer qu'ils respectent les exigences; je crois que l'on a obtenu le même résultat en ajoutant certaines dispositions à l'article 18.

On a également légèrement modifié l'article 13 pour s'assurer de la possibilité d'invoquer les règles du common law pour exiger légalement la communication des mesures ou règles de sûreté. On avait constaté un certain déséquilibre entre la version anglaise et la version française.

[Text]

There has been an adjustment to subclause 16(4), which now requires that directions can be given rather than issued to an operator. This recognizes that in forced measure situations there won't always be time to provide directions in writing and, in addition, recognizes the advent of new technology, computer technology and so forth, which doesn't necessarily commit organizations to written communication in order to be effective.

[Translation]

Le paragraphe 16(4) a été modifié et demande maintenant que les injonctions soient données, et non pas notifiées, à l'exploitant. Cela reconnaît que dans des cas de force majeure on ne dispose pas nécessairement du temps nécessaire pour enjoindre par écrit, et, d'autre part, on reconnaît ainsi la présence des nouvelles technologies, l'informatique et autres, qui n'obligent pas nécessairement les organismes à communiquer par écrit pour être efficaces.

• 1600

A new clause 18, as I mentioned, has been introduced, which provides that giving notice to agents is equivalent to giving notice to operators. This ensures that operators, many of whom are offshore under a foreign flag, can be legally made aware of security requirements. I suggest that it would be a bold agent who would refuse to pass along the information to his principal offshore if he wanted to continue to act in the capacity of agent and be paid for his services.

Comme je l'ai dit, on propose un nouvel article portant le numéro 18, qui stipule que le fait de donner notification à un agent est l'équivalent de donner notification aux exploitants. Cela afin d'assurer que les exploitants, dont beaucoup sont à l'étranger, soient légalement mis au courant des exigences en matière de sûreté. Il est en effet évident qu'il serait dans l'intérêt d'un agent de transmettre le renseignement à son employeur s'il tient à continuer d'agir à titre d'agent et d'être rémunéré comme tel.

We've also adjusted clause 22, which now requires that an inspector release detained vessels when the threat that caused the detention order in the first place has ceased. This is a provision that exists in the Canada Shipping Act with respect to safety provisions, and we thought it prudent to mirror that in this legislation.

Nous avons également modifié l'article 22, qui exige maintenant qu'un inspecteur libère les bâtiments retenus lorsque la menace qui est à l'origine de l'ordonnance s'est dissipée. Cette disposition existe déjà dans la Loi sur la marine marchande du Canada au chapitre des mesures de sûreté, et nous avons jugé prudent de la reprendre dans ce projet de loi.

If I may, Mr. Chairman, I would like to deal very briefly with the regulatory priorities. As John Rodocanachi has mentioned, the initial one of those priorities would be the implementation of IMO measures by cruise vessels and associated ports. In their general tenor, there are many specific applications and many specific technical standards we would not want to embody necessarily in Canada, but we would be willing to negotiate alternatives with the industry.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais passer rapidement en revue les priorités en matière de réglementation. Comme John Rodocanachi l'a mentionné, la priorité serait la mise en oeuvre des mesures énoncées par l'OMI pour les navires de croisière et les ports où ils font escale. Ces mesures renferment de nombreuses compétences précises et normes techniques que nous ne voudrions pas nécessairement reprendre au Canada, mais nous serions disposés à négocier des solutions de remplacement avec les représentants du secteur.

The second priority would be to ensure that effective contingency planning is carried out by major commercial vessels, including ferries and the ports that service them. That contingency planning would consist of being able to respond to a variety of threats that might come upon the industry unexpectedly. It would essentially involve the development of contingency plans and their exercise, participation on port security committees, and the provision of appropriate training to ensure people could respond effectively.

La deuxième priorité serait d'assurer une planification d'urgence efficace à bord des gros bâtiments commerciaux, y compris les traversiers, et dans les ports qui les desservent. Il s'agirait d'être en mesure de réagir à diverses menaces qui pourraient surgir inopinément, essentiellement par l'élaboration de mesures d'urgence, la participation à des comités de sécurité portuaire, et la formation voulue pour faire en sorte que les gens soient capables de réagir efficacement.

The definition of major commercial vessels at this point in time is not firm, fixed, and immutable. If you look at a couple of possible options, there are 400-plus Canadian vessels that are 1,600 gross registered tonnes or above. That's the size of a small inland ship. I don't believe we're convinced yet that the level of threat is such that it would necessarily include this kind of vessel. On the other hand, if you look at vessels of 10,000 gross registered tonnes—that's about the size of a small to medium-sized product tanker—at that point in time you begin to come across vessels that could do significant damage to the Canadian environment and/or carry a significant number of passengers.

A l'heure actuelle, la définition de gros bâtiments commerciaux n'est pas gravée dans le marbre. Voyons quelques possibilités à cet égard. Il y a plus de 400 navires canadiens dont le tonnage brut enregistré est d'au moins 1 600 tonnes. C'est la taille d'un petit bateau de navigation intérieure. Nous ne sommes pas encore convaincus que le niveau de la menace soit tel qu'il faut nécessairement inclure ce genre de bâtiments. Par contre, si l'on regarde les navires de 10 000 tonnes brutes enregistrées—qui est à peu près la taille d'un petit ou moyen navire—citerne transporteur de produits—on trouve dans cette catégorie des navires dont le naufrage pourrait causer d'importants dégâts à l'environnement canadien ou qui pourraient transporter un grand nombre de passagers.

[Texte]

At this time we don't have any intention to propose a regulatory regime for fishing vessels, pleasure craft, minor commercial vessels, or associated ports because the threat is lacking. We would intend that regulation be applied to government vessels and facilities only where commercial activity is involved. Here, we're thinking of organizations such as Ports Canada, Marine Atlantic, and on the provincial side, B.C. Ferry.

As Mr. Rodocanachi has mentioned, Mr. Chairman, we would look to use performance standards and best industry practices in developing these regulations. That does a couple of things. It draws on industry expertise and enables industry to react specifically to local conditions and concerns.

We believe that the costs to industry are not large in most cases. For those vessels in ports that are already in compliance with the IMO cruise ship measures, their costs are already being taken care of. That's largely the cruise ship industry that operates out of the port of Vancouver. For those ships and ports that are not yet in compliance, we have made an initial estimate of approximately \$150,000 on an annual basis to bring them into compliance. That is essentially for things such as screening and training. For those people and organizations that would have to be involved in contingency planning, we would see most of their costs being opportunity costs associated with the contingency planning and the exercise of those plans, possibly some small amount of training.

On the government side, the existing inspection and enforcement resources would be used in the marine environment on a multimodal basis, possibly augmented, depending on how the dialogue worked, by Ports Canada police. They've shown an interest in having some dialogue with us in those ports where they're available. So government costs could be kept, we believe, within the existing framework of resources.

Consultation, as has been mentioned, Mr. Chairman, goes back five years on this particular initiative, and I think we've done our best to consult with all concerned elements of industry and government.

We face somewhat of a disadvantage in that we are not an organization that knows offhand automatically who all of the interested parties are on the marine side, but we have used the existing vehicles such as the Canadian Marine Advisory Council, and had detailed consultations with organizations who have expressed a significant amount of interest. Included in this was a day-long workshop with industry to explain exactly what it was we intended to do. We would look to do the same thing and expand it when we get into the regulatory circumstances.

[Traduction]

Pour le moment, nous n'avons pas l'intention de proposer un régime réglementaire s'appliquant aux bâtiments de pêche, aux bateaux de plaisance, aux petits navires commerciaux ni aux ports associés à ces divers bâtiments, parce que la menace ne le justifie pas. L'intention est de faire en sorte que la réglementation s'applique aux navires et installations étatiques, mais seulement lorsque des activités commerciales sont en cause. Nous songeons notamment à des organisations comme Ports Canada, Marine Atlantique et, sur le plan provincial, les traversiers de la Colombie-Britannique.

Comme M. Rodocanachi l'a dit, monsieur le président, nous envisageons de recourir à des normes de performance et aux meilleures pratiques de l'industrie dans l'élaboration de ces règlements. Cela permet de faire deux choses, soit tabler sur l'expertise du secteur et aussi permettre à l'industrie de réagir spécifiquement aux conditions et préoccupations locales.

Nous croyons que, dans la plupart des cas, les coûts ne sont pas tellement élevés pour le secteur. Pour les navires au mouillage qui se conforment déjà aux mesures de l'OMI pour les bâtiments de croisière, le coût est déjà assumé. Il s'agit essentiellement de navires de croisière dont le port d'attache est Vancouver. Pour les navires et les ports qui ne sont pas encore conformes, nous avons fait une évaluation initiale, et nous croyons qu'il en coûtera environ 150 000\$ par année pour les rendre conformes. Il s'agit essentiellement de tamisage et de formation. Pour les gens et les organisations qui devraient participer à la planification des mesures d'urgence, la plupart des coûts consisteraient à notre avis en coûts ponctuels associés à la planification d'urgence et à la mise en oeuvre de ces plans, plus peut-être un peu de formation.

Du côté gouvernemental, les ressources actuelles d'inspection et d'application seraient utilisées dans l'environnement maritime sur la base multimodale, peut-être avec le renfort de la police de Ports Canada, selon l'aboutissement du dialogue. Ils ont en effet manifesté un certain intérêt à collaborer avec nous dans les ports où ils sont disponibles. Nous croyons donc que le coût pour le gouvernement pourrait être contenu dans le cadre des ressources actuelles.

• 1605

Monsieur le président, la consultation remonte à cinq années dans ce dossier, et je crois que nous avons fait de notre mieux pour consulter tous les intervenants intéressés dans les secteurs public et privé.

Nous sommes quelque peu désavantagés par le fait que nous ne connaissons pas automatiquement toutes les parties intéressées du côté maritime, mais nous avons utilisé les mécanismes existants, notamment le Conseil consultatif maritime canadien, et nous avons eu des consultations poussées avec les organisations qui ont exprimé suffisamment d'intérêt. Nous avons notamment organisé un atelier d'une journée entière au cours duquel nous avons expliqué exactement ce que nous comptons faire à des représentants du secteur. Nous comptons reprendre cet exercice de façon élargie lorsque nous aborderons la réglementation.

[Text]

I think in general the information we've received from our stakeholders is that they support the requirement in principle that the minister have authority to go with his accountability on the security side, and that their concern rests with how regulations might be implemented pursuant to the legislation. I haven't come across any organization yet that doesn't want a seat at the regulatory table when we get to that stage.

On the competitiveness side, the United States currently has full authority for marine transportation security, authority which extends both on the cruise ship side and on the cargo side, well beyond the kind of authority which we have proposed in this bill. They are looking to implement their measures for cruise ships either later this year or early in 1995. They are already able to issue travel advisories for foreign ports which they consider unsafe, and they do have an active and vigorous offshore inspection program.

Our cruise ship industry currently generates in the order of \$500 million of business annually to Canada, and 85% of our passengers who take ship in the cruise trade are Americans. I think they have a right to expect levels of security equivalent to those that they may find in their own domestic trade.

The cruise ship industry also looks, particularly on the west coast, to be in an era of continuing strong growth. It has been growing for the last ten years.

In order to cover the costs associated with their security operations, the west coast cruise ship industry has put in place a modest internal security levy of \$1 per passenger head. That more than adequately covers their costs, and actually gives them a return on their investment.

Finally, if we move to the question of what might happen should there be failure to enact this bill, the situation we have now where the minister lacks adequate regulatory authority under both current threat conditions and in the situation where a threat might change would prevail, reducing the ability to prevent and the ability to respond to circumstances. The transportation system would continue to be vulnerable. The costs in life and in dollars are high. The Greek official estimate of the losses to their cruise ship industry was \$300 million. Unofficial estimates range much higher than that, and that's only beginning to recover 10 years on.

Finally, as I mentioned, there is a concern that if we were to continue to fail to do anything we might have adverse effects on our competitiveness vis-à-vis the cruise ship trade in the United States, resulting in loss of business.

Mr. Chairman, that's my detailed brief and I'd be pleased to ask Mr. Rodocanachi to answer any questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Whiteman, and thank you, Mr. Rodocanachi, for your presentations. We'll go to questioning in the usual fashion, beginning with the Bloc.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président. Je vous remercie pour votre présentation.

[Translation]

En général, les intervenants nous ont fait savoir qu'ils appuyaient en principe le fait de conférer au ministre le pouvoir d'assumer ses responsabilités en ce qui concerne la sûreté et que leurs préoccupations concernaient plutôt la façon dont la réglementation pourrait être appliquée en conformité avec la loi. Je n'ai pas encore rencontré une seule organisation qui ne souhaite avoir son mot à dire sur la réglementation, lorsque nous aborderons cette étape.

Pour ce qui est de la compétitivité, les États-Unis possèdent actuellement tout le pouvoir voulu pour assurer la sûreté du transport maritime, pouvoiqui s'étend à la fois au secteur des navires de croisière et à celui du transport maritime et qui va bien plus loin que ce que nous avons proposé dans ce projet de loi. Les Américains envisagent de mettre en oeuvre leurs mesures applicables aux navires de croisière à la fin de l'année en cours ou au début de 1995. Ils sont déjà en mesure de publier des avis applicables aux ports étrangers qu'ils considèrent peu sûrs et ont un programme d'inspection extra-côtier actif et énergique.

Notre secteur des navires de croisière a actuellement un chiffre d'affaires de l'ordre de 500 millions de dollars par année au Canada, et 85 p. 100 de nos passagers à bord de ces navires de croisière sont des Américains. Je pense qu'ils ont le droit de s'attendre à un niveau de sécurité équivalent à celui dont ils jouissent dans leur propre secteur intérieur.

Le secteur des navires de croisière, surtout sur la côte ouest, anticipe une période continue de forte croissance, comme c'est le cas depuis 10 ans.

Pour assumer le coût associé aux opérations de sûreté, le secteur des navires de croisière de la côte ouest a mis en place un modeste prélèvement interne d'un dollar par passager applicable à la sécurité. Cela suffit amplement à couvrir leurs coûts, et ils ont même des surplus.

Enfin, je voudrais aborder la question de ce qui pourrait arriver si ce projet de loi n'était pas adopté. Cela perpétuerait le régime actuel, dans lequel le ministre n'a pas le pouvoir réglementaire voulu pour faire face au niveau actuel de menace et aux éventuelles situations qui pourraient surgir, ce qui réduirait notre capacité d'intervention pour faire face aux circonstances. Le système de transport continuerait d'être vulnérable. Les coûts sont élevés, tant en termes de vies humaines qu'en argent. Les autorités grecques évaluaient officiellement les pertes pour leur secteur des navires de croisière à 300 millions de dollars. Les estimations non officielles sont beaucoup plus élevées que cela, et on commence à peine à récupérer 10 ans plus tard.

Enfin, comme je l'ai dit, nous craignons qu'en l'absence de toute mesure, notre compétitivité vis-à-vis du secteur américain des navires de croisière n'en souffre, ce qui entraînerait une perte de clientèle.

Monsieur le président, cela met fin à mon exposé détaillé, et je demanderai avec plaisir à M. Rodocanachi de répondre à toute question.

Le président: Merci, monsieur Whiteman et monsieur Rodocanachi, pour vos exposés respectifs. Nous allons passer à la période de questions habituelle, en commençant par le représentant du Bloc.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman. Thank you for your presentation.

[Texte]

À la base, on ne peut être contre quand on sait, comme vous l'avez dit, que 85 p. 100 des touristes sont des citoyens américains. En principe, ce sont des personnes assez fortunées, on n'a qu'à regarder le genre de bateau de croisière qui quitte le port de Vancouver vers l'Alaska. Ce sont également des personnes qui ont besoin d'être sécurisées si on ne veut pas perdre l'aspect compétitivité.

Ma question a plutôt trait à la consultation avec l'industrie. Sur les avantages du projet de loi, vous dites, et je vous cite intégralement:

Des règlements seront élaborés seulement après que l'industrie et les autres parties intéressées auront été dûment consultées. Ces règlements permettront au Canada d'honorer ses engagements internationaux.

• 1610

Vous dites également qu'il faut des consultations plus détaillées avec les principaux organismes dont la *B.C. Chamber of Shipping*, la *B.C. Ferry Corporation*, Marine Atlantique, *North West Cruise Ship Association*, etc. Ces consultations ont-elles eu lieu ou prévoyez-vous en avoir en ce qui a trait à l'élaboration de la réglementation?

Mr. Rodocanachi: The intention of the brief was definitely to indicate that as we develop the regulations pursuant to this enabling legislation, we will have full consultation with this list of people and anybody else who wishes to consult with us in the development of regulations.

M. Guimond: Donc, vous n'avez pas encore eu de consultations, même partielles?

Mr. Rodocanachi: On the enabling legislation, we've had consultations with all those people, all the people mentioned there, and we will consult with them again on the development of the regulations.

As the committee would understand, in general, as Mr. Whiteman said, people are supportive of the enabling legislation. It's when we mention the word "regulations" that they start getting concerned. They have all made the point to us, and we fully appreciate it, that before we move into regulations, they want to be consulted once again. So it's just re-consulting with them as we develop the regulations pursuant to this enabling legislation.

M. Guimond: J'aurais une autre question, monsieur le président. La *B.C. Ferry Corporation* a exprimé certaines inquiétudes concernant des appels à la bombe. J'aimerais savoir concrètement ce qui a été fait pour répondre à ces inquiétudes.

Nous ne sommes pas contre ce projet de loi. Au contraire, nous n'allons proposer aucun amendement. Cependant, la *B.C. Ferry Corporation* dit qu'elle n'est pas convaincue que tel et tel article sera efficace. Elle nous le dit avant l'adoption du projet de loi. Que comptez-vous faire? Comptez-vous modifier le projet de loi en tenant compte des inquiétudes exprimées, ou comptez-vous le faire par la suite? Est-ce une question d'interprétation? Ils ont peut-être mal saisi le sens du projet de loi.

Mr. Rodocanachi: I'd like to acknowledge right away how supportive you were when the act came forward in the House the first time. We appreciate that very much.

[Traduction]

Basically, one cannot be against this, knowing, as you had mentioned, that 85% of tourists are American citizens. For the most part, they are rather well-off persons, seeing the kind of cruise ships that are leaving the Port of Vancouver sailing for Alaska. They are also persons who need to be reassured that their security is not threatened if we don't want to lose on the competitive side.

My question deals with consultation with the industry. On the benefits of the bill, you said, and I quote:

Regulations will be developed only after full consultation with industry and other interested parties. These regulations will allow Canada to fulfil its international commitments.

You also said that more thorough consultations are needed with the main organizations, including the B.C. Chamber of Shipping, the B.C. Ferry Corporation, Marine Atlantic, the North West Cruise Ship Association, and so on. Did these consultations take place or do you anticipate to have them later on when developing the regulations?

M. Rodocanachi: Notre intention était assurément de faire savoir que lorsque nous élaborerons les règlements relatifs à cette loi habilitante, nous aurons des consultations poussées avec tous ces d'intervenants et avec quiconque souhaite intervenir dans l'élaboration de la réglementation.

Mr. Guimond: So you did not have any consultation, even partial?

M. Rodocanachi: Nous avons consulté tous ces gens—là sur la loi habilitante—je veux dire tous les intervenants énumérés ici—et nous les consulterons de nouveau au moment de l'élaboration des règlements.

Les membres du comité comprendront qu'en général, comme M. Whiteman l'a dit, les gens appuient la loi habilitante. C'est quand on prononce le mot «règlement» que les gens commencent à s'inquiéter. Tous les intervenants ont insisté pour dire, et nous comprenons tout à fait leur point de vue, qu'avant la promulgation des règlements, ils tiennent à être consultés de nouveau. Il y aura donc une nouvelle ronde de consultations au moment de l'élaboration des règlements relatifs à cette loi habilitante.

Mr. Guimond: I have another question, Mr. Chairman. The B.C. Ferry Corporation expressed some concerns regarding bomb threats. I would like to know what has been done in concrete terms to meet those concerns.

We are not against this bill. Quite the opposite, we will not move any amendment. However, the B.C. Ferry Corporation said that they are not convinced that some of the clauses will be effective. They are telling us that even before the bill is passed. What do you intend to do? Will you amend the bill to take into account the concerns that have been expressed, or do you intend to act later on? Is it a matter of interpretation? Perhaps they have misunderstood the intent of the bill.

M. Rodocanachi: Je tiens à reconnaître l'empressement que vous avez mis à adopter la loi la première fois qu'elle a été présentée à la Chambre. Nous vous en sommes très reconnaissants.

[Text]

As far as the B.C. Ferry Corporation is concerned, we received correspondence from them also. The enabling legislation will have no direct effect on them at all, although they'll be covered by it.

When we get into regulations, we'll expect B.C. Ferry Corporation to produce for us for inspection their contingency plan to deal with such things as bomb threats. Any prudent company will have such a contingency plan in place now. Very likely B.C. Ferry does. If it does not, it should have. There'll be no major cost for them to produce such a contingency plan.

Unless the threat changes, we don't envisage requiring domestic ferries of that sort to take any measures such as screening passengers or inspecting cargo. There'll be nothing of that sort. Contingency plans will be available for things such as bomb threats, which we get even now on cargo vessels and so on coming from overseas. It could happen at any time on B.C. ferries.

So I don't envisage any major financial problem for B.C. Ferry Corporation. But certainly they'll be consulted once again as we produce the regulations.

M. Guimond: J'aurais une dernière question, monsieur le président. Vous estimez à 150 000\$ le coût pour un port qui ne s'est pas encore conformé aux mesures de l'IMO. Ce coût sera assumé par qui? Si c'est le transporteur maritime, il refilera probablement la facture aux usagers, mais dans le cas des ports, doivent-ils tenir compte de ces 150 000\$ dans leur budget d'opération actuel?

Mr. Rodocanachi: I hope I will give you the same answer as I gave you before, Mr. Guimond.

• 1615

Basically, it depends on the situation. Most cruise ships have their own screening equipment they carry aboard. Provided it meets necessary standards, there will be no additional cost for screening equipment.

But there may well be a requirement for the port to have some sort of modest additional security. In the case of Quebec City, for example, which has a very beautiful pier but no security on it at all—it's open to the public and they can walk right up to the ship—it may be necessary, for example, when a cruise ship is in, to create barriers to keep the public as a whole a little farther away from the ship. It would be those kinds of modest costs.

If there's a cruise ship that comes in without any screening equipment, then through their agent the line would have to arrange for screening equipment to screen passengers on the cruise ship.

Naturally the kinds of costs we are talking about, the levels of costs, will vary from port to port. Some ports have better security than others.

[Translation]

Pour ce qui est de la B.C. Ferry Corporation, nous avons également reçu une lettre de leur part. La loi habilitante n'aura aucune incidence directe sur eux, bien qu'ils y seront assujettis.

Quand nous rédigerons les règlements, nous nous attendons à ce que la B.C. Ferry Corporation produise à notre intention son plan d'urgence en cas de menaces comme les alertes à la bombe, afin que nous puissions inspecter ce document. Toute compagnie prudente doit déjà avoir en place un plan d'urgence. Il est fort probable qu'il y en ait un à la B.C. Ferry. S'ils n'en ont pas, ils devraient en avoir un. Ils ne leur en coûtera presque rien de produire un plan d'urgence.

À moins que la menace ne change, nous n'envisageons pas d'exiger des traversiers intérieurs qu'ils prennent la moindre mesure, comme le tamisage des passagers ou l'inspection de la cargaison. On ne prévoit rien de tel. Les plans d'urgence traiteront de menaces comme les appels à la bombe, choses qui se produisent déjà à l'heure actuelle à propos des cargos et autres navires arrivant de l'étranger. Cela pourrait arriver n'importe quand sur un traversier de la Colombie-Britannique.

Je ne prévois donc aucun problème financier important pour la B.C. Ferry Corporation. Mais ces gens-là seront assurément consultés une fois de plus au moment de l'élaboration des règlements.

Mr. Guimond: I have one last question, Mr. Chairman. You assess at \$150,000 the cost for a port that would not presently be in compliance with IMO measures. Who will pay that cost? If it is to be the shipper, it will probably be the users who will pay the bill in the end, but in the case of ports, should they include these \$150,000 in their current operational budget?

M. Rodocanachi: J'espère que je vous ferai la réponse que je vous ai déjà donnée, monsieur Guimond.

Tout dépend. La plupart des bâtiments de croisière ont leur propre matériel de contrôle à bord. Si ce matériel correspond aux normes il n'y aura pas de frais supplémentaires d'acquisition de matériel de dépistage.

Mais on pourrait exiger dans certains cas que le port dispose lui aussi d'installations supplémentaires de sécurité, même modestes. À Québec, par exemple, il y a un très beau débarcadère, mais aucune sécurité du tout—c'est ouvert à tous les vents, et n'importe qui peut aller jusqu'au bateau—il pourrait donc être nécessaire, lorsqu'un bateau de croisière est à quai, d'empêcher qu'il ne se soit d'approcher du bateau grâce à un système de barrières. Il s'agirait donc, dans ce genre de situation, de coûts supplémentaires assez modestes.

Mais si un bateau de croisière arrive sans matériel de contrôle, l'agent sur place de la compagnie devra faire monter à bord du matériel de dépistage et de contrôle pour les passagers du bateau.

Ce que cela coûtera variera donc de port en port. Dans certains ports les installations de sécurité sont meilleures que dans d'autres.

[Texte]

Mrs. Jennings (Mission—Coquitlam): Mr. Rodocanachi, Mr. Whiteman, I'm curious about one thing that hasn't been mentioned. Perhaps it doesn't come into play in the Marine Transportation Security Act. What about environmental accidents at sea? Is anything in play, or will anything be in play, to govern such things?

Mr. Rodocanachi: I'm glad to say that's not my responsibility but the coast guard's responsibility. They do already have some pretty extensive measures and regulations in place for environmental spills. Within the government, it is their responsibility to take charge of any marine spill.

Mrs. Jennings: We have nothing within the security system that would connect it in any way if it were to happen?

Mr. Rodocanachi: Except indirectly. As Mr. Whiteman mentioned, one of the horrible phrases coming into use now is "eco-terrorism", whereby a group might threaten to flood a port, for example, with oil to try to gain a point. In a situation like that, there's a joint responsibility. The security would try to prevent that happening. Once it had happened and the oil spill or the environmental disaster had taken place on a drilling rig, then the coast guard would take over. They already have the necessary authority to take care of that kind of environmental disaster. They might not have the funds, but they have the authority.

Mrs. Jennings: All right. So you don't need Bill C-38 for that particular one.

Mr. Rodocanachi: We need Bill C-38 to try to prevent it from happening by a terrorist.

Mr. Whiteman: I would like to elaborate a little. In our discussions with the industry, the organizations responsible for offshore drilling rigs, for example, have shown a good deal of interest in this legislation, to the point where they asked to be captured by it. Hence the way it is phrased with respect to the offshore applications act.

The intention, as Mr. Rodocanachi indicated, is that we would work with them to develop contingency plans, so if we were aware of some kind of a particular threat against a large installation or against a tanker, they would have in their arsenal contingency plans they could activate. Those would provide them with a higher level of protection against terrorism than they might normally have to use under current conditions.

Mrs. Jennings: I'm concerned about the stakeholders. You mentioned the regulatory table, should the bill pass. Will all stakeholders have representation there, or how will you determine who will sit at that table when the regulations are drawn up?

[Traduction]

Mme Jennings (Mission—Coquitlam): Monsieur Rodocanachi, monsieur Whiteman, il y a une chose qui n'a pas encore été abordée qui m'intéresse. Peut-être que cela est hors du domaine d'application de la Loi sur la sûreté du transport maritime. Je veux parler des catastrophes environnementales en mer. Est-ce que quelque chose est en place, ou est-ce que l'on a prévu quelque chose pour ce genre de situations?

M. Rodocanachi: Je suis heureux de pouvoir dire que cela ne relève pas de mon ressort, mais de celui de la garde côtière. Ils ont déjà en place un arsenal assez considérable de mesures et règlements en cas de pollution. Si vous me parlez du gouvernement, c'est la garde côtière qui a la responsabilité de tout déversement en mer.

Mme Jennings: Rien donc, dans votre dispositif de sécurité, ne permettrait d'intervenir dans ce genre de situations?

M. Rodocanachi: Indirectement seulement. Comme M. Whiteman l'a dit, une des expressions les plus effrayantes qui reviennent dans la bouche des uns et des autres, c'est celle d'«éco-terrorisme», situation où une organisation pourrait menacer un port de déversement, de pétrole par exemple, pour essayer d'en retirer quelque avantage. Dans une situation comme celle-là il s'agirait d'une responsabilité mixte entre nos services. La sécurité essaierait de prévenir l'accident, mais une fois que la chose s'est produite, et qu'il y a eu déversement de pétrole ou catastrophe environnementale, sur une plateforme de forage, par exemple, c'est à la garde côtière d'intervenir. C'est elle qui a le pouvoir de prendre en charge ce genre de catastrophe. Elle n'a peut-être pas les moyens financiers, mais cela relève de son domaine de compétence.

Mme Jennings: Très bien. Vous n'auriez donc pas besoin du projet de loi C-38 pour cela.

M. Rodocanachi: Si, et pour précisément essayer de prévenir ce genre d'agissements terroristes.

M. Whiteman: J'aimerais aller un petit peu plus loin. Dans nos discussions avec le secteur privé, les sociétés responsables du forage en mer, par exemple, se sont montrées très intéressées par ce projet de loi, jusqu'à demander d'être incluses dans ses dispositions. C'est ce qui explique la façon dont c'est formulé en ce qui concerne la loi sur la compétence extracôtière du Canada.

M. Rodocanachi l'a indiqué, nous avons l'intention de discuter avec ces sociétés des plans d'urgence à mettre en place; si nous avons vent d'une menace qui pèserait sur telle ou telle installation en mer, ou pétrolier, ces sociétés auraient tout un arsenal de mesures qu'elles pourraient prendre en cas d'urgence. Cela leur donnerait une meilleure protection contre le terrorisme que celle dont elles disposent à l'heure actuelle.

Mme Jennings: J'aimerais parler de tous les intéressés. Si le projet de loi est adopté, vous passerez aux règlements. Toutes les parties prenantes et intéressées seront-elles représentées aux discussions? Comment dresserez-vous la liste de ceux qui seront invités à discuter de ces règlements?

[Text]

[Translation]

Mr. Rodocanachi: As we did in the past, we will give a wide invitation to anybody with interests, including through advertisements, to appear and make presentations as we develop the regulations. We'll basically start off with the marine council, which captures many of these organizations, but will also widen it for the regulations to include labour unions, for example, and groups such as that.

Mrs. Jennings: Coming from British Columbia, I am concerned about B.C. Ferry Corporation. Would it be appropriate for me to ask you, have there been bomb threats? Are we in fact concerned about this?

Mr. Rodocanachi: I can't specifically answer. I could find out for you whether B.C. ferries have ever had a bomb threat. I would be very surprised if they have not, because they're not, unfortunately, entirely unusual. Luckily, it's unusual to have an actual bomb. But the bomb threats, as in airports... all too often people phone in a threat for stupid reasons.

Mrs. Jennings: Could I ask for that information, then?

Mr. Rodocanachi: I'll get back to you.

• 1620

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): My question is from curiosity more than anything else. If this bill became law, then this would provide for transportation security in the marine aspect. We already have in place laws for aviation and rail. Why wouldn't you combine it all and have one bill for safety in transportation in the country? A lot of duplication must be going on.

Mr. Rodocanachi: There are some different aspects in some forms of aviation security as opposed to rail or marine, but I suppose the short answer is that those acts are already in place and it would have been a major undertaking, perhaps, to combine all the acts together. Perhaps after we have the marine transportation security act in place we will be able subsequently to try to streamline the system by combining them, if it becomes practical and it provides saving in any way. Certainly we are trying particularly to simplify regulations, and this might be a good point to look at in the future.

Mr. Jordan: Usually the day-to-day application of this for individuals is in the regulations. That's why I was glad to hear you say that you would be taking these back to the interested parties—

Mr. Rodocanachi: Yes.

Mr. Jordan: —because very often the regulations are the parts that they see themselves having to work with and through. So I'm glad to see that if the bill becomes law, and the regulations when they're designed, you have plans to have input from those most directly affected by the regulations on an ongoing basis.

Mr. Rodocanachi: It's understandable, because it's the regulations that cost the money. Enabling legislation doesn't cost them anything, but regulations can cost money, and that's why we have to go back.

M. Rodocanachi: Comme nous l'avons déjà fait par le passé, nous inviterons très largement tous ceux qui sont intéressés—en en faisant la publicité si nécessaire—à comparaître et à participer à cette discussion de la réglementation. Nous commencerons par le conseil des organisations maritimes, où la plupart de celles-ci sont regroupées, mais nous élargirons notre consultation pour que dans la rédaction des règlements on tienne compte par exemple de l'avis des syndicats.

Mme Jennings: Je suis de la Colombie-Britannique, et je m'intéresse au sort de la B.C. Ferry Corporation. Serait-il déplacé que je vous demande si elle a reçu des menaces à la bombe? Est-ce c'est quelque chose qui nous intéresse ici?

M. Rodocanachi: Dans ce cas précis, je ne peux pas vous répondre. Je pourrais vous donner la réponse plus tard, après avoir fait une recherche. Je serais très surpris que cette compagnie n'ait jamais reçu de menaces à la bombe, car, malheureusement, elles ne sont pas si rares que cela. Heureusement, il est assez rare qu'il y ait effectivement une bombe. Mais ces menaces à la bombe, comme dans les aéroports... trop fréquemment certains coups de téléphone de menace sont donnés pour des raisons tout à fait absurdes.

Mme Jennings: Pourriez-vous me fournir ce renseignement?

M. Rodocanachi: Je vous recontacterai.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Je pose ma question par curiosité plutôt qu'autre chose. Si le projet de loi était adopté, il ne s'agirait que de la sûreté du transport maritime. Pour les transports ferroviaires et aériens il y a déjà une législation en vigueur. Pourquoi ne pas regrouper toutes ces lois et n'avoir qu'un texte de loi pour la sécurité du transport de façon générale? J'ai l'impression qu'il doit y avoir beaucoup de répétitions.

M. Rodocanachi: Je crois qu'il y a des différences entre la sécurité aérienne, ferroviaire ou maritime, mais je pense que la réponse, c'est que ces lois sont déjà en vigueur, et que ce serait un travail énorme de regrouper tout cela. Quand cette loi sera en vigueur nous pourrions essayer de regrouper et restructurer l'ensemble de cette législation, si cela offre quelque avantage pratique et permet de faire des économies. J'ajoute que nous essayons toujours de simplifier la réglementation, et il pourrait effectivement être intéressant que nous nous penchions sur cette question.

M. Jordan: En effet, ce sont surtout les personnes actives sur le terrain qui ont affaire à ce genre de règlements. Voilà pourquoi j'étais heureux de vous entendre dire que vous consulteriez les parties intéressées...

M. Rodocanachi: Oui.

M. Jordan: ...parce que ce sont ces gens-là qui ont de façon concrète affaire à la réglementation dont il faut qu'ils s'accommodent. Je suis donc heureux que vous ayez décidé de consulter le secteur le plus directement concerné par la réglementation au moment où les règlements d'application de la loi, si le projet de loi est adopté, seront discutés.

M. Rodocanachi: C'est tout à fait compréhensible, car c'est une réglementation qui impose des dépenses. La loi à proprement parler ne leur coûte rien, mais les règlements peuvent leur imposer des dépenses; voilà pourquoi nous les consulterons.

[Texte]

Mr. Jordan: That's right. That's what really happens. You won't bring those regulations back before this group, but you'll bring them before the parties that are really—

Mr. Rodocanachi: Oh yes.

Mr. Jordan: —going to pay the price. If a lot of additional costs and so on are involved, then that will be their chance.

That's all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Your ten minutes are still open. Mr. Fontana, maybe you want to ask that brief question, and if there's time, Mr. Comuzzi will fit his in too.

Mr. Fontana (London East): First let me thank Mr. Rodocanachi and Mr. Whiteman for a good presentation. Obviously the bill reflects the extent to which consultation has been done by Transport Canada for the past number of years on an international goal.

For the good of the committee, because you talked about the international protocol and also competitiveness, can you just outline where other major countries are with respect to security laws similar to this one? Will Canada be ahead of the pack or in the middle? Where are we positioned in relation to everybody else?

Mr. Rodocanachi: To use your last analogy, we're at the stern of the pack in some areas. Mr. Whiteman mentioned the American legislation a little bit. The United Kingdom now has far more draconian legislation than this in place—understandably, perhaps, because one of the principal things they were concerned about was the problem in Ireland, the ferry traffic both there and on the continent. The U.K. has always been paranoid about the continent anyhow and has been concerned about cross-channel ferries also. So they have far more draconian legislation than this in place.

Most of the Mediterranean countries now have some legislation in place. So we're behind some of the major maritime countries, but perhaps about the equivalent of some others.

Hal, do you want to mention any others that I've overlooked?

Mr. Fontana: Should I take it that the international protocol convention sets a timeframe for every nation that is a signatory to comply with certain minimum security measures?

Mr. Rodocanachi: The IMO protocol we were talking about, as with the international civil aviation one, makes recommendations to nations. Then nations ratify the recommendations. Canada has in fact ratified and agreed to the recommendation on cruise ships, but we've been unable to do it until now, except voluntarily, because we didn't have the legislation in place.

[Traduction]

M. Jordan: Exactement, c'est exactement ce qui se passe. Vous ne nous soumettez pas les règlements, mais vous en discuterez avec les parties les premières. . .

M. Rodocanachi: Très certainement.

M. Jordan: . . .concernées par les conséquences financières. Là où cela pourrait coûter trop cher, elles pourront en discuter avec vous.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Il vous reste encore 10 minutes. Monsieur Fontana, voulez-vous poser cette question assez brève, et s'il nous reste du temps, M. Comuzzi pourra lui aussi avoir la parole.

M. Fontana (London-Est): Je remercie d'abord M. Rodocanachi et M. Whiteman pour leur excellent exposé. De toute évidence le ministère des Transports fait depuis plusieurs années un effort réel de consultation pour que nous puissions nous aussi respecter cet objectif international, et on en a ici la trace dans ce projet de loi.

Pour le bénéfice du comité, puisque vous avez parlé du protocole international et aussi de compétitivité, pourriez-vous rapidement nous dire où en sont les autres grands pays en ce qui concerne la législation sécuritaire dans ce domaine? Est-ce que le Canada va se trouver en tête du peloton, ou au milieu? Où en sommes-nous par rapport aux autres?

M. Rodocanachi: Pour reprendre votre image, nous sommes plutôt à la queue du peloton. M. Whiteman vous a un petit peu parlé de la législation américaine. Le Royaume-Uni, lui, s'est doté d'une législation beaucoup plus sévère que celle-ci; on le comprendra peut-être si l'on pense un instant à la situation en Irlande, et au fait qu'il y a des liaisons par bateau, en même temps d'ailleurs que des liaisons avec le continent, continent dont le Royaume-Uni s'est toujours méfié, si bien qu'il a toujours fait très attention à ce qui se passait sur les traversiers de la Manche. Voilà pourquoi la législation britannique est beaucoup plus draconienne que celle-ci.

La plupart des pays méditerranéens disposent eux aussi d'une législation traitant de cette question. Nous sommes donc à la traîne de certains des plus grands pays maritimes, et peut-être que pour d'autres nous serions dans une situation comparable.

Hal, est-ce que tu veux citer des cas que j'aurais omis de mentionner?

M. Fontana: Est-ce que la convention internationale fixe une date limite à chaque pays signataire, date avant laquelle certaines mesures minimums de sécurité devront être en place?

M. Rodocanachi: Le protocole de l'OMI dont nous parlions, comme dans le cas de la convention de l'aviation civile internationale, contient des recommandations qui sont faites aux différents pays. Les pays en question ratifient ensuite ces recommandations. Le Canada l'a fait et a approuvé la recommandation concernant les bateaux de croisière; mais jusqu'ici, lorsque quelque chose s'est fait, ce fut à l'initiative des compagnies elles-mêmes, puisqu'il n'y avait toujours pas de loi.

• 1625

I should tip my hat to the North West Cruise Ship Association in Vancouver. I've said earlier that the compliance was very bad, and it is. If we were to accept one area, the North West Cruise Ship Association out of Vancouver have been very

Je devrais tirer mon chapeau à la North West Cruise Ship Association de Vancouver. J'ai dit auparavant que l'observations des règles était fort déficiente. Sauf pour la North West Cruise Ship Association de Vancouver, qui a fait preuve d'une très

[Text]

[Translation]

cooperative and have done a good job, but elsewhere it's been almost non-existent. Even though in many cases the cruise ships had the equipment on board, because they weren't required by law to do anything about it they refused to screen passengers in our ports, whereas in American ones they were doing it.

grande collaboration et effectué un bon travail, les autres n'ont à peu près pas observé les règles. Même si dans bien des cas les bateaux de croisière possédaient le matériel nécessaire à bord, ils ont refusé de fouiller les passagers dans nos ports parce qu'ils n'étaient pas tenus par une loi de le faire, alors qu'ils le faisaient dans les ports américains.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): When this bill is passed and implemented, is it a total cost recovery or are there going to be some cost for Transport Canada?

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Lorsque le projet de loi aura été adopté et mis en oeuvre, y aura-t-il recouvrement total des coûts, ou y aura-t-il des coûts pour Transports Canada?

Mr. Rodocanachi: As far as what the industry are required to do, it will be their costs. On our inspection, as we said, we think we can absorb those costs already within our existing budget and the security inspectors we have already will take that on as an additional duty. There will be some minor training costs perhaps, but nothing more, to provide them with the expertise on boarding ships, because they aren't very familiar with those ships. We also already have available to us the coast guard safety inspectors who are very expert on ships, and they will accompany them, at least for the first couple of years, at no extra cost, to make sure they are aware of some of the strange things that ships have.

M. Rodocanachi: Ce sera à l'industrie d'absorber ces coûts. Comme je l'ai dit, nous pourrions absorber les coûts d'inspection dans notre budget actuel, et nos inspecteurs de sécurité se chargeront de l'inspection. Il y aura peut-être des coûts peu élevés de formation—mais rien de plus—afin que les inspecteurs acquièrent l'expertise dont ils auront besoin à bord de ces navires, qu'ils ne connaissent pas très bien. Nous pouvons aussi compter sur les inspecteurs de sécurité de la garde côtière, des experts en la matière, qui les accompagneront au moins pendant les deux ou trois premières années, sans frais supplémentaires, pour faire en sorte que nos gens soient au courant de certaines des choses étranges qu'on trouve sur les navires.

Mr. Comuzzi: Is this not really a function of the coast guard? Are there some duplications here? Someone asked a question about rail and air, and now marine, and we've got a coast guard.

M. Comuzzi: N'est-ce pas là réellement une fonction de la garde côtière? N'y a-t-il pas double emploi ici? Quelqu'un a posé une question au sujet du transport ferroviaire et aérien et, maintenant, maritime, et voilà la garde côtière.

Mr. Rodocanachi: The Canadian Coast Guard, as I'm sure you're aware, is not like the American Coast Guard. Most of the public think it is. They think of our coast guard as being a paramilitary organization with all sorts of authority over these kinds of things. As you are aware, but the public aren't, our coast guard can't even arrest a drunk in charge of a boat. They have to get hold of a police officer to make the arrest if he is a danger to navigation. Our coast guard isn't trained and equipped for those kinds of areas. It could have been, I suppose, a coast guard function, but it would be a major change to the way we're organized at the moment.

M. Rodocanachi: Comme vous le savez dans doute, la Garde côtière canadienne n'est pas comme son homologue aux États-Unis, contrairement à ce que croient la plupart des gens. En effet, ils croient que notre garde côtière est une organisation para-militaire qui jouit de toutes sortes de pouvoirs pour ce genre de choses. Comme vous le savez, mais ce que le public ignore, notre garde côtière ne peut même pas arrêter le conducteur d'une embarcation en état d'ébriété. Elle doit confier l'arrestation à un agent de police s'il y a danger à la navigation. Notre garde côtière n'est même pas formée ni équipée pour ce genre de situations. Cela aurait pu être, j'imagine, une fonction de la garde côtière, mais ce serait s'écarter de beaucoup de notre mode actuel d'organisation.

Mr. Comuzzi: I can understand it for ferries because passengers are there, and also on cruise ships, but I can't see anybody hijacking a ship of grain or something.

M. Comuzzi: Je peux le comprendre dans le cas des traversiers à cause des passagers qui s'y trouvent, et aussi en ce qui concerne les bateaux de croisière, mais je ne peux me faire à l'idée que quelqu'un détournerait un céréalier par exemple.

Mr. Rodocanachi: No. We're not concerned about the hijacking of a cargo ship. But take, for example, the St. Lawrence Seaway, and if a cargo ship were blown up in the St. Lawrence Seaway and blocked it, as was threatened against the Americans. At the time of the Gulf War there were threats from a terrorist group that they were going to block the seaway by blowing up a ship. We're thinking more about bombs in those kinds of ships, and environmental disasters, as one of other members highlighted for us.

M. Rodocanachi: Ce n'est pas non plus ce qui nous inquiète. Prenez, par exemple, le cas d'un cargo qui exploserait dans la voie maritime du Saint-Laurent et la bloquerait, menace à laquelle ont été exposés les Américains. Au moment de la guerre du Golfe, un groupe de terroristes ont menacé de bloquer la voie maritime en faisant exploser un navire. Nous pensons davantage aux bombes qu'on peut placer dans ce genre de navires ainsi qu'aux catastrophes environnementales, comme l'un des autres membres l'a souligné.

We're not concerned so much about cargo vessel being hijacked but we are concerned there could be explosives placed on board—the kind of thing I mentioned. That's what the contingency plan is for. Do we have a plan in place, or do we

Nous ne nous préoccupons pas tant du détournement de cargos que des explosifs qui pourraient être placés à bord—le genre de choses dont j'ai parlé. Voilà à quoi sert le plan d'urgence. Avons-nous un plan, ou avons-nous le pouvoir de

[Texte]

have the authority to move that ship somewhere else? It's not unusual for us to receive notice from an incoming ship from across the Atlantic that they've had a bomb threat, and at the moment we have to leave it to them to decide whether they want it searched or not.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Chairman, a layman reading the title of the bill might wonder what security is.

The second thing that concerns me more is when I listen to talk of the costs. Basically the captain of a ship is the one responsible for the safety and security and so forth of his vessel. When you approach this from the idea of fear, many of us travel by bus with 40 or 50 passengers and we travel by train. If our country is going to get into this business of having somebody with a metal detector, and a search of your belongings as they do in terms of air transportation, our country is really taking on some very difficult procedures. I wonder about cost-effectiveness.

You mentioned, in terms of Canada's responsibility as a government, it is only in terms of an inspection of the people who are doing security. It's not providing the security, is it?

[Traduction]

déplacer ce navire? Il n'est pas inhabituel qu'un navire transatlantique nous avertisse qu'il a fait l'objet d'une alerte à la bombe. À ce moment-là, nous devons les laisser décider s'ils veulent ou non procéder à une fouille du navire.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur le président, un profane qui lirait le titre du projet de loi pourrait se demander ce qu'est la sécurité.

La deuxième chose qui me préoccupe le plus, ce sont les coûts. Essentiellement, le capitaine d'un navire est responsable de la sécurité, etc., de son bâtiment. Bon nombre d'entre nous voyagent par autobus avec 40 ou 50 autres personnes, ou encore par train. Il y a l'idée de peur derrière tout cela. Si notre pays a l'intention de fouiller les gens et leurs biens avec un détecteur de métal comme on le fait dans les aéroports, nous aurons alors à mettre en oeuvre des procédures très difficiles. C'est la rentabilité de tout cela qui me préoccupe.

Vous avez dit que, pour ce qui est de la responsabilité du Canada en tant que gouvernement, il ne s'agit que de l'inspection faite par le personnel de sécurité. Vous ne parlez pas ici de fournir un service de sécurité, n'est-ce pas?

• 1630

Mr. Rodocanachi: No. Our inspectors would ensure that they were complying with whatever regulations we make. They're there to ensure compliance with regulations.

The particular thing I think you are referring to is the cruise ship situation. They are the only ones we envisage at the moment where passengers would be screened very much in the same way as passengers are screened in airports now. They would go through a walk-through and their baggage would be put through an X-ray as they boarded the ship. That's the extent of the screening of passengers.

Mr. Hubbard: So the Port of Vancouver, or Quebec City, or whatever it might be, would have to provide methods and ways for people to be screened before they went on a vessel.

Mr. Rodocanachi: Vancouver does now. The cruise ship industry in Vancouver has X-ray machines, which the cruise ship association purchased, and uses screening agents trained in our airports program. It has worked very well. They have a very secure port. They use Ports Canada police as a back-up. The cruise ship association hired a security agency to man that equipment, trained to our standards, and where we come in is if we have the authority to ensure they are doing it properly.

Mr. Hubbard: If you fly out of a smaller airport you give them your baggage, they open everything up, look through it, and they search, and so forth. It is quite an expense. On the Great Lakes, for example, Mr. Jordan, we have a lot of small ports. Would they have to provide this type of security?

Mr. Rodocanachi: I'm not aware of any cruise ships on the Great Lakes. There are local domestic ferries and things, but no cruise ships that I know of. If the cruise ship industry started on the Great Lakes, on international voyages, in that case almost certainly a cruise ship would have its own equipment on board. But I'm unaware of any such traffic.

M. Rodocanachi: Non. Nos inspecteurs auront pour tâche de faire observer tous les règlements que nous mettons en place.

Si je ne m'abuse, vous vous reportez à la situation des bateaux de croisière. Ce sont les seuls où les passagers seraient soumis à un contrôle, à peu près comme nous le faisons dans les aéroports. Ils passeraient par un portique de détection, et leurs bagages seraient examinés aux rayons X au moment de l'embarquement. C'est tout ce que nous ferions.

M. Hubbard: Donc, le port de Vancouver, ou celui de Québec, etc., devrait s'arranger pour soumettre les passagers à un contrôle avant qu'ils embarquent sur un navire.

M. Rodocanachi: Vancouver le fait actuellement. Le secteur des navires de croisière à Vancouver possède des machines à rayons X, que l'association des navires de croisière a achetées, et fait appel à des contrôleurs qui ont été formés grâce à notre programme de sécurité dans les aéroports. Cela fonctionne très bien. Leur port est très bien protégé. Il utilise les agents de Ports Canada comme service de soutien. L'association des navires de croisière a embauché une agence de sécurité répondant à nos normes pour faire fonctionner ce matériel. Notre intervention se limite à veiller à ce qu'ils fassent les choses proprement.

M. Hubbard: Si vous prenez l'avion dans un petit aéroport, on ouvre, fouille, etc., vos bagages. C'est toute une dépense. Autour des Grands Lacs, par exemple, Monsieur Jordan, nous avons une foule de petits ports. Devront-ils assurer ce genre de sécurité?

M. Rodocanachi: Je ne connais aucun navire de croisière qui sillonne les Grands Lacs. On y trouve des traversiers locaux et autres, mais aucun navire de croisière à ma connaissance. Si ce genre de navires commençaient à faire des croisières internationales sur les Grands Lacs nul doute qu'ils auraient leur propre équipement à bord. Cependant, il n'y a aucun navire de croisière sur les Grands Lacs.

[Text]

[Translation]

Mr. Hubbard: It does apply to ferries, though.

M. Hubbard: Mais cela s'applique aux traversiers.

Mr. Rodocanachi: We have the authority to acquire security on those, but as I pointed out, our current plan and regulations for screening passengers will normally apply only to cruise ships. They are moving first to cruise ships on international voyages of over 24 hours. The reason we have heavy traffic on the west coast, as you may be aware, is because of the American Jones Act. Under American law a foreign flag vessel can't go between two American ports. It must be an American flag vessel. Virtually all the cruise ships are foreign-flagged, so they pick up their American passengers in Vancouver, go up to Alaska and back again, and we benefit from the Jones Act.

M. Rodocanachi: Nous pouvons faire appliquer les règles de sécurité à leur égard, mais comme je l'ai souligné, notre plan et nos règlements actuels concernant le contrôle des passagers s'appliqueront normalement aux navires de croisière seulement. Les règlements toucheront d'abord les navires qui font des croisières internationales de plus de 24 heures. La circulation maritime élevée sur la côte ouest s'explique, comme vous le savez sans doute, par l'American Jones Act. En vertu de la loi américaine, un navire battant pavillon étranger ne peut relier deux ports américains. Ce doit être un navire battant pavillon américain. Comme presque tous les navires de croisière proviennent de l'étranger, ils prennent leurs passagers américains à Vancouver, se rendent jusqu'en Alaska et en reviennent. C'est là que la Jones Act devient avantageuse pour nous.

Mr. Hubbard: In the Port of Saint John there is growing interest in the idea of cruise ships. Under this legislation the Port of Saint John would have to have this type of facility to check passengers as they get on and off ships.

M. Hubbard: Le port de Saint John manifeste de plus en plus d'intérêt envers les navires de croisière. Selon le projet de loi, le port de Saint John serait obligé de se doter de cet équipement pour contrôler les passagers à l'embarquement et au débarquement.

Mr. Rodocanachi: No. The cruise ship company would be responsible for providing the screening equipment. They might turn to the port and ask them to provide the equipment, in which case they would have to pay for it, and make arrangements with their agent, as it is with air carriers. It is the air carriers' responsibility to screen passengers when you go through an airport, and they pay for the screening and the security guards doing it.

M. Rodocanachi: Non. La compagnie propriétaire des navires de croisière devrait fournir l'équipement de détection. Elle pourrait demander au port de fournir l'équipement, et dans ce cas elle devrait le payer, puis faire des arrangements avec son agent, comme on le fait avec les transporteurs aériens. Ce sont les transporteurs aériens qui sont chargés de contrôler les passagers à l'aéroport, et ce sont eux qui payent pour le contrôle et les contrôleurs.

It would be the same way with this in Saint John, for example. If a cruise ship industry started up there, the cruise ship would have to provide the equipment. However, the port would have the responsibility to provide the secure base. If the port isn't secure already, then they would have some sort of secure base along the berth.

Ce serait la même chose à Saint John, par exemple. Si une compagnie de navires de croisière s'y établissait, elle aurait à fournir l'équipement. Cependant, le port serait tenu d'assurer la sécurité. Si le port n'était pas déjà protégé, il faudrait alors garantir une certaine sécurité au mouillage.

The Chairman: Seeing there are no further questions, I'll thank our witnesses, Hal Whiteman and John Rodocanachi, for coming before the committee. We appreciate their explanation of Bill C-38. Thank you, gentlemen.

Le président: Comme il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier nos témoins, Hal Whiteman et John Rodocanachi, de leur témoignage. Nous avons beaucoup aimé vos explications au sujet du projet de loi C-38. Merci, messieurs.

Mr. Rodocanachi: Thank you, Mr. Chairman.

M. Rodocanachi: Merci, monsieur le président.

The Chairman: For the information of colleagues on the committee, I made a request of our clerk to get in touch with stakeholders that had already been contacted by Transport Canada. As you are aware, we had a very thorough list, which was called and contacted. Many of them say they have no significant concerns about the bill so they will not be appearing before our committee. Some of them have forwarded their remarks, of which you have received copies. There was one group, the Shipping Federation of Canada, and we invite Captain Ivan Lantz.

Le président: Pour le bénéfice de mes collègues du comité, j'ai demandé à notre greffier de se mettre en rapport avec des intervenants avec lesquels Transports Canada a déjà communiqué. Comme vous le savez, nous avions une liste très détaillée de personnes que nous avons appelées. Bon nombre d'entre elles n'ont exprimé aucune réserve importante à l'égard du projet de loi, de sorte qu'elles ne comparaitront pas devant nous. D'autres nous ont envoyé leurs observations, dont vous avez reçu copie. Nous invitons maintenant à la table le capitaine Ivan Lantz, de la Fédération maritime du Canada.

• 1635

Mr. Lantz, welcome to the committee. Please proceed.

Monsieur Lantz, le comité vous souhaite la bienvenue. Veuillez commencer.

Mr. Ivan Lantz (Manager, Marine Operations, Shipping Federation of Canada): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

M. Ivan Lantz (directeur, Opérations maritimes, Fédération maritime du Canada): Merci, monsieur le président et membres du comité.

[Texte]

I have, as the chairman has said, a brief statement to read. I have also submitted other written comments to the committee for your pleasure.

The Shipping Federation of Canada is an association of maritime companies, including maritime agents, shipowners, and ship operators. Our members represent both coastal and international shipping lines, including the large cruise ship lines, bulk carriers, tankers, and container lines. The majority of ships represented by our members fly foreign flags.

We have been consulted by department officials throughout various stages of the development of Bill C-38. We agree with this legislative initiative because it empowers the Minister of Transport and his department to implement security measures and rules at a level commensurate with the risk deemed to exist to both the travelling public and the maritime sector at any particular time. This broad-brush approach to marine security preparedness provides ample flexibility for the minister and the government of the day to respond to a wide range of actual incidents, if ever they should occur, without resorting to the Emergency Measures Act.

As it reads at the moment, clause 2 of the bill gives us concern. The definition of "operator" includes the owner's agent. That gives the impression that an agent is an equal, rather than a servant, of the actual owner or operator of the vessel.

We have had the opportunity to review an amendment to this clause proposed by the department. We concur with the proposal and encourage this committee to incorporate it into the text of the legislation.

Other amendments the government intends to propose, as outlined earlier—at least the ones we have seen—will, in our opinion, further improve this bill.

Bill C-38 provides Canada with the ability to recognize and cooperate with the security measures already practised by the international cruise ship industry. Consequently we do not foresee that this bill, as amended, will create financial or operational constraints for our members or their principals.

In conclusion, we urge the committee to adopt these proposed amendments and recommend to the House of Commons that Bill C-38 be adopted as amended.

The Chairman: Thank you very much, Captain Lantz. We appreciate your presentation.

Mr. Guimond.

M. Guimond: Dans votre mémoire, vous dites que la majorité des bateaux représentés par vos membres arborent des drapeaux étrangers. Avez-vous des statistiques là-dessus? Vos membres observent-ils déjà les mesures de l'IMO en ce qui a trait à la sécurité? Sinon, ils devront le faire éventuellement. Répondez à la première question.

[Traduction]

Comme l'a signalé le président, j'ai un bref exposé à vous lire. J'ai aussi présenté, pour le plaisir de votre comité, d'autres observations écrites.

La Fédération maritime du Canada est une association de compagnies maritimes, qui comprend notamment des agents maritimes, des propriétaires de navires et des armateurs. Nos membres représentent les lignes de navigation côtière et internationale, notamment les grandes lignes de navires de croisière, les vracquiers, les navires-citernes et les lignes de conteneurs. La plupart des navires représentés par nos membres battent pavillon étranger.

Des hauts fonctionnaires du ministère nous ont consultés pour en savoir plus long au sujet des diverses étapes du projet de loi C-38. Nous sommes d'accord avec cette initiative législative, puisqu'elle donne au ministre des Transports et à son ministère les pouvoirs nécessaires pour mettre en oeuvre les mesures et les règles de sécurité à un niveau qui correspond au risque qui est réputé exister autant chez le public qui voyage que chez le secteur maritime à n'importe quel moment. Cette vaste approche à la sécurité maritime donne au ministre et au gouvernement de l'heure suffisamment de souplesse pour réagir à tout un éventail d'incidents, si jamais ils se produisent, sans recourir à la Loi sur les mesures d'urgence.

Dans sa forme actuelle, l'article 2 du projet de loi nous préoccupe. La définition d'«exploitant» comprend l'agent du propriétaire. Cela donne l'impression que l'agent est l'égal, plutôt que le serviteur, du propriétaire ou de l'exploitant véritable du navire.

Nous avons eu l'occasion d'examiner des amendements à cet article proposé par le ministère. Nous sommes d'accord avec la proposition et exhortons votre comité à l'intégrer au texte de loi.

Les autres amendements que le gouvernement entend apporter, qui ont été énumérés précédemment—du moins ceux que nous avons vus—amélioreront, selon nous, le projet de loi.

Le projet de loi C-38 donne au Canada la capacité d'accepter les mesures de sécurité déjà mises en pratique par l'industrie internationale des navires de croisière. Par conséquent, nous ne prévoyons pas que ce projet de loi, dans sa forme amendée, suscitera des contraintes d'ordre financier ou opérationnel pour nos membres ou leurs supérieurs.

En conclusion, nous exhortons le comité à adopter les changements proposés et nous recommandons à la Chambre des communes d'adopter dans sa nouvelle forme le projet de loi C-38.

Le président: Merci beaucoup, capitaine Lantz, de votre exposé.

Monsieur Guimond.

Mr. Guimond: In your brief, you said that the majority of ships represented by your members fly foreign flags. Do you have any statistics on that? Are your members already complying with IMO's security measures? If not, they will have to eventually. Please answer my first question.

[Text]

[Translation]

Mr. Lantz: It is our impression that they have the equipment on board the ship. As Mr. Rodocanachi has said, they have security screening equipment on board. They ask for people at the ports, Canadians, screening agents, to operate the equipment. Frequently they ask for this, and these are put in place. Frequently they even place equipment from the ship in the terminal building, to be used there by screening personnel.

That has frequently happened. However, it is, I believe, as Mr. Rodocanachi has pointed out, not consistent. In other words, they could practise it if they wished or felt that there was a need to, and they do in many circumstances, especially some of the members of the North West Cruise Ship Association, which also trade into eastern Canada.

M. Lantz: J'ai l'impression que le matériel se trouve à bord du navire. Comme l'a indiqué M. Rodocanachi, il y a à bord du matériel de détection. Dans les ports, ils demandent à des agents canadiens de faire fonctionner le matériel. Ils font souvent ce genre de demande, et il arrive aussi fréquemment que le matériel soit installé dans le terminus pour que le personnel de l'endroit puisse le faire fonctionner.

Cela est arrivé souvent. Cependant, comme l'a souligné M. Rodocanachi, cela n'arrive pas toutes les fois. En d'autres termes, ils pourraient le faire s'ils le désiraient ou s'ils croyaient qu'il y a un besoin à cet égard, ce qu'ils font dans bien des cas, surtout certains des membres de la North West Cruise Ship Association, qui commercent également dans l'Est du Canada.

• 1640

Mr. Guimond: Thank you.

The Chairman: Thank you. Are there any further questions?

Mr. Jordan: Where you suggest at the top of page 2 that something is incorrect, is that a big item with you?

Mr. Lantz: Yes, it is a big item. As Hal Whiteman has explained to you, the present reading with the agents included imposes considerable liabilities upon the agent, unprotected liabilities we deem. We think by the corrections to the bill the agent will still be forced to comply with the bill, will still be forced to cooperate with the owners and the security officers in respect of the bill and will still be allowed also to cooperate with the development of the regulations and the security rules. It's a good move.

Mr. Jordan: You had some opportunity to get that implemented though, haven't you, and they haven't accepted it.

The Chairman: No, that is the amendment. It is amended now.

Mr. Jordan: The amendment's in there.

The Chairman: You're happy now?

Mr. Lantz: Yes.

The Chairman: We'll introduce that amendment when we do that Thursday morning. The organization is suggesting that they support the amendment. We'll be moving that on Thursday morning.

Captain Lantz, we appreciate your coming before our committee. Thank you.

Mr. Lantz: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: This meeting will continue in camera.

M. Guimond: Merci.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres questions?

M. Jordan: L'inconvénient que vous indiquez au haut de la page 2 vous préoccupe-t-il beaucoup?

M. Lantz: Oui, énormément. Comme l'a expliqué Hal Whiteman, le projet de loi actuel impose des responsabilités considérables aux agents sans les protéger. Les quelques corrections apportées au projet de loi obligeront toujours l'agent à respecter les dispositions de la loi, à collaborer avec les propriétaires et les agents de sécurité en ce qui a trait à la loi et lui permettront de collaborer à l'élaboration des règlements et des règles de sécurité. C'est un bon changement.

M. Jordan: Vous avez eu l'occasion de faire mettre en oeuvre ce changement, mais il n'a pas été accepté, n'est-ce pas?

Le président: Non, c'est l'amendement. Le projet de loi est amendé maintenant.

M. Jordan: L'amendement s'y trouve.

Le président: Êtes-vous content?

M. Lantz: Oui.

Le président: Nous présenterons cet amendement jeudi matin. L'organisation nous dit qu'elle appuie cet amendement. Nous le proposerons jeudi matin.

Capitaine Lantz, nous vous remercions d'être venu témoigner devant notre comité.

M. Lantz: Merci, monsieur le président.

Le président: La séance se poursuit à huis clos.

Thursday, October 27, 1994

Le jeudi 27 octobre 1994

• 1105

The Chairman: Good morning, colleagues.

The committee resumes consideration of Bill C-38, an act to provide for the security of marine transportation, and we'll begin with clause 1. We'll stand clause 1 because it is a short title and we refer to Standing Order 75(1) to do that.

Le président: Bonjour, chers collègues.

Le comité reprend l'étude du projet de loi C-38, Loi concernant la sûreté du transport maritime. Nous commencerons par l'étude de l'article 1. L'article 1 est réservé, car il s'agit du titre abrégé et nous invoquons à cette fin l'article 75(1) du Règlement.

[Texte]

The clerk will distribute a copy of the amendments to you if you don't already have them.

I'd like to welcome back our officials from the Department of Transport and of course, as always, invite them to make a statement, if any, and to answer any questions we may have for the department. Thank you, gentlemen, for coming back to join us.

On clause 2—*Definitions*

Mr. Fontana (London East): I have an amendment to clause 2. I move that we strike out lines 18 to 38 on page 2 and substitute the following. . . I won't read it.

Amendment agreed to [See *Minutes of Proceedings*]

Clause 2 as amended agreed to

Clauses 3 to 12 inclusive agreed to

• 1110

On clause 13—*Prohibition against disclosure*

Mr. Fontana: I move that the French version of clause 13 of Bill C-38 be amended by striking out line 35 on page 7 and substituting the following. . .

Amendment agreed to [See *Minutes of Proceedings*]

Clause 13 as amended agreed to

Clauses 14 and 15 agreed to

On clause 16—*Evidence of notice*

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I move that clause 16 of Bill C-38 be amended by striking out line 34 on page 9 and substituting the following:

the direction was given to the operator of the

Amendment agreed to

Clause 16 as amended agreed to

Clause 17 agreed to

On clause 18—*Designation of screening officers*

Mr. Fontana: I move that Bill C-38 be amended (a) by adding immediately after line 7 on page 10 the following:

Notices to operator

A notice given to an operator of a vessel or marine facility or to an agent of the operator is effective with respect to the operator and any other operator of the vessel or maritime facility.

And (b) by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Amendment agreed to

Clause 18 as amended agreed to

Clauses 19 to 21 inclusive agreed to

[Traduction]

La greffière va distribuer le texte des amendements si vous ne les avez pas déjà en main.

Je souhaite à nouveau la bienvenue aux fonctionnaires du ministère des Transports; comme à l'accoutumée, je les invite à faire une déclaration, le cas échéant et à répondre aux questions que leur poseront les membres du comité. Merci messieurs, de vous joindre de nouveau à nous.

Article 2—*Définitions*

M. Fontana (London-Est): J'ai un amendement à l'article 2. Je propose de substituer, aux lignes 3 à 10 page 2, le texte suivant—que je ne lirai pas—et de supprimer les lignes 43 à 45, page 2 et 1 à 7, page 3.

L'amendement est adopté. [Voir *Procès-verbaux*]

L'article 2 modifié est adopté

Les articles 3 à 12 inclusivement sont adoptés

Article 13—*Interdiction de communication*

M. Fontana: Je propose que l'article 13 de la version française du projet de loi C-38 soit modifiée par substitution, à la ligne 35, page 7, de ce qui suit. . .

L'amendement est adopté [Voir *Procès-verbaux*]

L'article 13 modifié est adopté

Les articles 14 et 15 sont adoptés

Article 16—*Certificat*

M. Fontana: monsieur le président, je propose que l'article 16 du projet de loi C-38 soit modifié par substitution, aux lignes 29 à 31, page 9, de ce qui suit:

nistre et attestant qu'un avis, accompagné du texte de l'injonction, a été donné à l'exploitant, constitue la preuve que le nécessaire

L'amendement est adopté

L'article 16 modifié est adopté

L'article 17 est adopté

Article 18—*Désignation*

M. Fontana: Je propose que le projet de loi C-38 soit modifié par a) adjonction, après la ligne 9, page 10, de ce qui suit:

Avis à un exploitant

L'avis donné à l'exploitant d'un bâtiment ou d'une installation maritime, ou à son mandataire, vaut pour tous les exploitants de ce bâtiment ou de cette installation maritime.

Et b) les changements de désignations numériques, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

L'amendement est adopté

L'article 18 modifié est adopté

Les articles 19 à 21 inclusivement sont adoptés

[Text]

On clause 22—*Powers of inspector*

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I move clause 22 be amended by striking out line 43 on page 12 and substituting the following:

marine facility until the inspector is satisfied that the vessel is no longer such a threat.

Amendment agreed to

Clause 22 as amended agreed to

Clauses 23 to 31 inclusive agreed to

Clause 1 agreed to

The Chairman: Shall the title pass?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House of Commons?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the bill be reprinted?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you very much, colleagues. We did that quickly. I'll see you next Tuesday at 3:30 p.m. when we will come back to the air study.

Mr. John Rodocanachi (Director General, Security and Emergency Planning Group, Department of Transport): I have one short remark to make. You asked me a question in committee the day before yesterday about the number of bomb threats on B.C. ferries. We've checked with B.C. ferries and they average two bomb threats per year.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Rodocanachi.

Mr. Rodocanachi: I would also like to thank the committee for the very professional way it has handled the whole thing. We're very impressed with the new procedure.

[Translation]

Article 22—*Pouvoirs de l'inspecteur*

M. Fontana: monsieur le président, je propose de modifier l'article 22 par adjonction, après la ligne 32, de ce qui suit :

installations maritimes jusqu'à ce qu'il soit convaincu que la menace a disparu

L'amendement est adopté

L'article 22 modifié est adopté

Les articles 23 à 31 inclusivement sont adoptés

L'article 1 est adopté

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je présenter le projet de loi modifié à la Chambre des communes?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité doit-il demander une réimpression du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci beaucoup, chers collègues. Voilà une affaire menée rondement. La prochaine réunion est prévue mardi prochain à 15h30, date où nous reprendrons l'étude sur les transports aériens.

M. John Rodocanachi (directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence, ministère des Transports): J'ai une brève remarque à faire. Avant-hier, vous m'avez posé une question au sujet du nombre d'alertes à la bombe dont font l'objet les services de traversiers de la Colombie-Britannique. Nous avons vérifié auprès de l'entreprise et, en moyenne, il y a deux alertes à la bombe par an.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rodocanachi.

M. Rodocanachi: Je tiens également à remercier le comité du grand professionnalisme dont il a fait preuve dans le cadre de son étude du projet de loi. La nouvelle procédure nous impressionne vivement.

• 1115

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): What time is the meeting on Tuesday?

The Chairman: At 3:30 p.m. We will get the memo to your office. We're trying to organize the room right now. We'll get the memo to your office.

Thank you, everyone, and thank you to the officials for attending.

The meeting is adjourned.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

M. Jordan (Leeds—Grenville): À quelle heure doit avoir lieu la réunion mardi prochain?

Le président: À 15h30. Vous recevrez un avis dans votre bureau. Nous sommes en train de réserver la salle. Vous serez avertis en temps voulu.

Je remercie mes collègues du comité ainsi que les hauts fonctionnaires de leur présence.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste — lettre****8801320****OTTAWA**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES**TUESDAY, OCTOBER 25, 1994***From the Department of Transport:*

John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning Group;

Hal Whiteman, Director, Security Policy Planning and Legislative Programs.

From the Shipping Federation of Canada:

Ivan A. Lantz, Manager, Marine Operations.

THURSDAY, OCTOBER 27, 1994*From the Department of Transport:*

John Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning Group.

TÉMOINS**LE MARDI 25 OCTOBRE 1994***Du ministère des Transports:*

John Rodocanachi, directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence;

Hal Whiteman, directeur, Programmes de politique — planification et réglementation en matière de sécurité.

De la Fédération maritime du Canada:

Ivan A. Lantz, directeur des opérations maritimes.

LE JEUDI 27 OCTOBRE 1994*Du ministère des Transports:*

John Rodocanachi, directeur général, Groupe de la sécurité et de la planification d'urgence.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

JUL 5 1995

